ANNO XIV. Mercoledì 5 Gennaio 1881. N.° 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

FERROVIA ECONOMICA

DA PESARO A MACERATA FELTRIA

Ci scrivono da Pesaro che l'ingegnere B. Passeri-Modi ha completato il progetto commessogli da quel Municipio per una ferrovia economica a scartamento ridotto, destinata a congiungere Pesaro con Macerata Feltria, passando per le valli del Foglia a dell'Aspa, ed utilizzando, nel limite del possibile, le esistenti strade ruotabili per posarvi l'armamento della linea, lasciando tuttavia la voluta larghezza disponibile pel carreggio ordinario.

Il modulo scelto dall'ingegnere Passeri è quello classificato come tipo 5° dalla Commissione governativa, che procedette alla classificazione delle nuove ferrovie da costruirsi, a tenore della legge 29 luglio 1879; imperocchè codesto tipo, consentendo lo *scartamento* di metri 0.70 e curve di raggio anche limitato a metri 40, meglio di qualunque altro si presta a raggiungere la massima economia, potendosi per tal modo impiantare il binario sulla sede della strada provinciale esistente, la quale si svolge spesso per sinuosità ristrettissime, che non avrebbero consentita l'adozione del 4° tipo, senza provvedere all'esecuzione di una sede propria, in corrispondenza alle sinuosità medesime.

La linea studiata si stacca dalla Stazione di Pesaro, e per la valle del Foglia raggiunge Mercatale di Sasso Corvaro; dal qual punto passa nella valle dell'Aspa, e finisce a Macerata Feltria, dopo un percorso di m. 54,000, dei quali 12,300 con sede propria, e 41,700 su strade ruotabili.

Fra la Stazione di Pesaro e quella progettata a Macerata esiste un dislivello di circa 280 metri, e tanto la salita che la discesa sono vinte applicando pendenze, che solo in qualche brevissimo tratto superano il 30 per mille. La lunghezza della linea, per rispetto alle pendenze, è ripartita nel seguente modo:

pendenze	da	0.00	a	10.00	m.	27,600
id.	»	10.00	a	20.00	»	13,200
id.	»	20.00	a	30.00	»	10,000
id.	»	30.00	a	35.00	»	2,800
id.	»	35.00	a	38.00	»	400
				Totale	M.	54,000

Il raggio minimo delle curve, come sopra è accennato, viene limitato a metri 40.

Per le opere d'arte, si tratterebbe di ampliare le già esistenti sulla strada rotabile, le quali hanno la larghezza di metri 5, che occorre portare ad 8, per lasciare quell'attuale ad uso del carreggio ordinario. Pel passaggio del Foglia e dell'Aspa si vorrebbe utilizzare i ponti già esistenti; e solo pel passaggio del Fogliola, che nel punto dell'attraversamento è passato a guado, viene proposto un ponte in muratura.

Sono previsti due tipi di Stazioni da applicarsi a seconda dell'importanza degli abitati a cui debbono servire. Il primo tipo è previsto per Pesaro, Macerata Feltria, Mercatale e Cà Gallo; il secondo, per S. Maria in Foglia, Pontevecchio, Montecchio e Montellabate.

L'armamento della linea è previsto con rotaie del tipo Vignolles, del peso di 12 chilogrammi al metro lineare, posate su traverse di quercia, distanti m. 0.70 una dall'altra.

In tutta la lunghezza della linea, per la quale il binario è situato sulla sede della strada rotabile, è prevista l'esecuzione di apposita barriera di divisione tra la ferrovia e la strada ordinaria.

La spesa complessiva della linea, escluso il materiale mobile, ammonta a L 1,536,000; ed ove si comprenda il materiale mobile preventivato in L. 324,000, ascende a L. 1,860,000: ciò che corrisponde al costo medio chilometrico di L. 34,500 circa.

Per la costruzione della detta ferrovia si sta costituendo un Consorzio fra i Comuni interessati; ed in pendenza dell'esaurimento delle pratiche relative alla costituzione del Consorzio stesso, l'Amministrazione comunale di Pesaro, per guadagnar tempo, ha stimato conveniente di trasmettere il progetto della linea al Ministero dei lavori pubblici, affine di provocare sul medesimo il parere del Consiglio superiore d'arte.

La predetta Amministrazione ha poi chiesto al Governo che la linea in parola venga classificata fra quelle di 4ª categoria, e sussidiata dallo Stato nella misura stabilita dall'articolo 11 della legge 29 luglio 1879, cioè col concorso dei 6/10 della spesa totale.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1880).

In relazione ai prodotti ferroviarii pel mese di settembre 1880, riferiti nel nostro numero del 1° dicembre p. p., facciamo oggi luogo ai prodotti del mese di ottobre 1880, confrontati con quelli del 1879.

Il prodotto generale dell' ottobre 1880 ascese a lire 17,751,241 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,483,556
Bagagli	»	316,183
Merci a grande velocità	»	1,704,726
Id. a piccola velocità	»	8,168,003
Prodotti diversi	»	78,773
Totale	L.	17,751,241

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	9,884,963	L.	9,429,482
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,859,407	»	1,788,197
» Romane	»	2,770,060	»	2,512,212
» Meridionali	»	2,763,089	»	2,155,330
» Venete	»	119,215	»	123,351
» Sarde	»	137,252	»	102,928
Ferrovia Torino-Lanzo	»	43,883	»	41,161
» Torino-Rivoli	»	16,152	»	16,294
» Settimo-Rivarolo	»	14,673	»	14,126
» Milano-Saronno-Erba	»	81,388	»	35,635
» Conegliano-Vittorio	»	10,320	»	9,969
» Sicula Occidentale	»	50,839	»	—
Totale	L.	17,751,241	L.	15,223,685

Si ebbe dunque nell'8.bre 1880 un aumento di L. 1,522,556 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Venete diminuite di L. 4,136, e la Torino-Rivoli diminuita di L. 142. L'aumento principale si ebbe sulle Meridionali in L. 607,759, mentre nel mese precedente si ebbe sulle stesse linee, ma con sole L. 403,851. Le Ferrovie dello Stato aumentarono nell'ottobre di L. 455,481, mentre nel settembre erano invece in diminuzione di lire 199,499.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto ottobre 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	82,478,392	L.	77,988,659
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	14,299,854	»	13,493,339
» Romane	»	24,980,018	»	23,413,294
» Meridionali	»	19,797,591	»	18,545,879
» Venete	»	914,405	»	838,449
» Sarde	»	1,004,131	»	904,407
Ferrovia Torino-Lanzo	»	408,165	»	394,714
» Torino-Rivoli	»	135,094	»	135,470
» Settimo-Rivarolo	»	123,050	»	118,885
» Milano-Saronno-Erba	»	595,176	»	160,403
» Conegliano-Vittorio	»	84,092	»	57,685
» Sicula Occidentale	»	212,945	»	—
Totale	L.	145,032,913	L.	136,051,184

Si ebbe dunque, nel suindicato periodo del 1880, un aumento di L. 3,981,729 in confronto del 1879. — Tutte le linee, furono in aumento, fuorchè la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 376. L'aumento principale si ebbe sulle Ferrovie dello Stato in L. 4,489,733, mentre nel mese precedente l'aumento principale si ebbe sulle stesse linee, ma con sole L. 3,199,817. —

La lunghezza assoluta delle linee al 30 ottobre 1880 era di chilom. 8682, come nel mese precedente, e di chilometri 8402 nell'ottobre 1879; la lunghezza media in esercizio era di chil. 8458, mentre nel mese precedente era di chil. 8440, e nell'ottobre 1879 di chil. 8284.

Dal 1° gennaio al 30 ottobre 1880 si sono aperti all'esercizio chil. 264, come fu già indicato pel mese precedente, non essendosi nell'ottobre aggiunto alcun nuovo tronco. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di ottobre 1880, confrontato con quello dell'ottobre 1879, fu il seguente:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	2,598	L.	2,500
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,988	»	1,912
» Romane	»	1,646	»	1,403
» Meridionali	»	1,905	»	1,486
» Venete	»	870	»	900
» Sarde	»	410	»	445
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,371	»	1,280
» Torino-Rivoli	»	1,346	»	1,357
» Settimo-Rivarolo	»	637	»	614
» Milano-Saronno-Erba	»	1,366	»	869
» Conegliano-Vittorio	»	938	»	906
» Sicula Occidentale	»	420	»	—
Media complessiva	L.	2,062	L.	1,949

Si ebbe dunque nell'ottobre 1880 una diminuzione di L. 113 nella media chilometrica, in confronto del 1879.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto ottobre 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	21,750	L.	20,730
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	15,293	»	14,431
» Romane	»	14,861	»	13,974
» Meridionali	»	13,653	»	12,790
» Venete	»	6,674	»	6,120
» Sarde	»	3,678	»	3,915
Ferrovia Torino-Lanzo	»	12,755	»	12,334
» Torino-Rivoli	»	11,257	»	11,289
» Settimo-Rivarolo	»	5,350	»	5,168
» Milano-Saronno-Erba	»	9,919	»	8,020
» Conegliano-Vittorio	»	7,644	»	8,240
» Sicula Occidentale	»	4,175	»	—
Media complessiva	L.	17,147	L.	16,423

Si ebbe dunque nella media generale chilometrica un aumento di L. 724, in confronto del 1879. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto dell'ottobre 1880 ascese a L. 12,103, cioè con diminuzione di L. 1,041 in confronto dell'ottobre 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1880 ascese a L. 105,808, cioè con un aumento di L. 1,872 in confronto dell'egual periodo del 1879.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 30 novembre 1880.

In relazione al nostro numero del 15 dicembre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 96, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 novembre 1880:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di novembre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	14,912.40 (*)
Allargamento in calotta ... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	6,736.90	6,294.00	13,030.90
Strozzo ... »	5,719.80	5,627.40	11,347.20
Escavazione completa e continua ... »	4,704.00	4,944.00	9,648.00
Muratura della vôlta »	6,957.40	6,866.50	13,823.90
Id. del piedritto Est »	4,709.00	5,301.30	10,010.30
Id. del piedritto Ov. »	5,068.30	5,180.00	10,248.30
Acquedotto ultimato »	4,616.00	4,964.00	9,580.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	4,616.00	4,865.70	9,481.70
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,335	1,602	2,937
Id. massimo id. »	1,564	1,819	3,383
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	26,097,475	24,887,760	50,985,235

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linea d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di novembre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1880	Lavori eseguiti a tutto 9.bre	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	863.352	602.300	70
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.289.403	1,031.050	80
Airolo-Biasca	45.838	1.673.879	1,367.920	82
Cadenazzo-Pino	16.200	299.432	221.600	74
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	388.340	75
Totale	158.712	4.644.166	3,611.210	78
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	49.799	33.870	68
Fluelen-Goeschenen	38.742	93.275	65.520	70
Airolo-Biasca	45.838	78.651	65.450	83
Cadenazzo-Pino	16.200	30.072	26.140	87
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	18.960	58
Totale	158.712	284.477	209.940	74

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	GALLERIA di direzione: Situazione alla fine di novembre	p. 0/0	STROZZO: Situazione alla fine di novembre	p. 0/0	PIEDRITTI: Situazione alla fine di 9.bre (3)	p. 0/0	VOLTA: Situazione alla fine di novembre	p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,482.70	—	—	4,416	81	6,848	63	2,799	54
Fluelen-Goeschenen	7,270.60	6,781 (2)	97	5,702	78	3,798	82	2,593	67
Airolo-Biasca	8,070.30	6,392 (2)	82	4,735	59	1,988	41	1,087	29
Giubiasco-Lugano	3,222.00	2,154	76	980	30	1,218	41	723	49
Totale	24,045.60	15,327	84	15,833	66	13,852	62	7,602	51

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Fluelen-Göschenen — La galleria di Mühle fu perforata da parte a parte (progresso di 18 m. in novembre). Quella di Leggistein doveva esserlo nel corso di dicembre. Nella galleria di Pfaffensprung, la roccia è sempre durissima ai due attacchi.

Si continuò la pavimentazione di tutte le gallerie costruite allo scoperto.

Airolo-Biasca — All'imbocco superiore della galleria di Freggio, i lavori di avanzamento propriamente detto non hanno incontrato forti ostacoli, ma quelli di allargamento in calotta e dello strozzo furono per qualche giorno interrotti per l'affluenza delle acque, che richiese la posa di un terzo sifone.

Nella galleria di Prato, la perforazione meccanica non venne ripresa, e si lavorò a mano, affine di riservare tutta l'aria compressa per la galleria di Freggio. I due

cantieri di galleria d'avanzamento seguirono un andamento regolare, ma quelli della calotta e dello strozzo non hanno realizzato tutti i progressi desiderabili, a cagione, pare, della mancanza di sorveglianza e di disciplina nei cantieri. All'imbocco superiore delle gallerie di Piano-Tondo e di Travi, l'abbondanza straordinaria delle acque di filtrazione rese impossibili i lavori per quasi tutto il mese. All'imbocco inferiore della galleria di Piano-Tondo, i trasporti lasciano molto a desiderare.

Quanto ai progressi delle murature, essi furono insufficienti per le gallerie di Freggio, Piano-Tondo e Travi.

Si è richiamata di nuovo l'attenzione della Compagnia sul ritardo dei lavori delle quattro grandi gallerie elicoidali.

Giubiasco-Lugano — Nella galleria del Ceneri, i piedritti sono ora terminati per tutto il percorso in cui la vòlta era già stata precedentemente costruita. Appena l'avanzamento dello strozzo sarà sufficiente, si potrà cominciare il rivestimento della galleria, a partire dal suolo.

Nelle gallerie di Precassino e di Massagno, i lavori della galleria di direzione furono momentaneamente sospesi per permettere di accelerare quelli delle altre parti del diagramma.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di novembre su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE		Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	10,713,300	6,553,600	61
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,325,900	13,476,300	60
Airolo-Biasca	»	23,886,700	12,808,100	54
Cadenazzo-Pino..	»	2,338,900	1,202,900	51
Giubiasco-Lugano	»	7,798,800	3,007,600	39
Totale	Fr.	67,063,600	37,047,900	55

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di novembre risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen	N.	774	916	1,690
Fluelen-Goeschenen	»	1,641	980	2,621
Airolo-Biasca	»	1,976	970	2,946
Cadenazzo-Pino	»	»	536	536
Giubiasco-Lugano	»	1,053	1,145	2,198
Totale	N.	5,444	4,547	9,991

Nostre Corrispondenze

LE FERROVIE TRANS-SAHARIANA E DEL SENEGAL.

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* — TORINO.

Biskra, 21 dicembre.

Non è colpa mia, se finora non le ho inviato alcun'altra notizia sull'esito della spedizione del colonnello Flatters nel Sahara. Il mio silenzio proviene da ciò, che neppure a Biskra se ne sa più nulla. Sta in fatto che la spedizione è partita da Uargla verso la fine di novembre; ma siccome la Spedizione è diretta da un militare, ed i militari, per sistema e per educazione. si credono obbligati a tener tutto segreto, così a Biskra non ne traspira nulla; benchè il comandante superiore del circondario di Biskra, la cui autorità si estende fino alla frontiera del Tuat e dei Tuareghs, sia in posizione di essere il primo a ricevere le notizie, che il colonnello Flatters può trasmettere, ma che verranno indirizzate direttamente al governatore dell'Algeria.

Un mese fa, i giornali di Algeri pubblicarono una lettera del detto colonnello Flatters, nella quale spiegava i motivi pei quali aveva dovuto ritardare la sua partenza da Uargla. Ma tale lettera non valeva la pena d'essere riprodotta in codesto giornale, e quindi non trovai opportuno di mandargliene copia.

Bisogna dire il vero, che il genere di esplorazione a cui è destinata la Missione Flatters non è tale da offrire alcuna notizia molto interessante. Non si tratta già di scoprire paesi nuovi e sconosciuti, poichè in complesso il Sahara è già stato percorso ed esplorato più volte. Si tratta solo di bene studiare la natura del terreno, per assicurarsi se nulla si opponga alla costruzione della progettata ferrovia.

Laonde, meno la Missione avrà da constatare di curioso o di straordinario, tanto più il suolo risulterà favorevole al tracciato del binario di cui si tratta. —

Però, a sdebitarmi verso di Lei, egregio sig. Direttore, del forzato mio silenzio circa la ferrovia Trans-sahariana dal lato dell'Algeria, cercherò un compenso col parlarle degli studii che si stanno facendo per la stessa ferrovia dal lato del Senegal.

Contrariamente al sistema seguito dalla Missione Flatters, una nota del colonnello Perrier, governatore del Senegal, ci fornisce informazioni molto interessanti sulla grande Spedizione, ad un tempo militare e geografica, ultimamente organizzata in Francia, allo scopo di congiungere in modo definitivo, per mezzo di una strada ferrata, le possessioni francesi del Senegal col bacino del Niger, ed in conseguenza anche col Sudan. Si tratta di condurre verso la costa dell'Atlantico il commercio interno dell'Africa centrale, e di aprire un gran smercio ai prodotti dell'industria francese (*).

Il comando di questa Spedizione è affidato al comandante Desbordes dell'artiglieria di Marina, che avrà sotto i suoi ordini delle truppe di marina e degli operaj in numero sufficiente per garantire la sicurezza della colonna di spedizione, e per costruire e difendere i piccoli forti, che dovranno costruirsi lungo la linea fra il Senegal ed il Niger.

A questa colonna, il cui còmpito è puramente militare, sarà aggiunta una Missione topografica, reclutata principalmente fra gli ufficiali dell'armata di terra, e posta sotto la direzione del comandante Derrieu, dell'ex-Corpo di Stato-Maggiore. Questa Missione sarà composta di ufficiali astronomi, geodetici e topografi, e sarà incaricata di eseguire, sotto la protezione della scorta militare, ma in modo indipendente, gli studii topografici del paese percorso.

Il programma delle operazioni da intraprendersi è formulato come segue:

Le brigate topografiche dovranno fare delle ricognizioni complete, e se è possibile, la triangolazione generale del terreno compreso fra Bafoulabé, Dina e Bamaku, sul Niger; esse dovranno soprattutto determinare le posizioni geografiche e le altezze delle cime dei colli ed altipiani, ecc., come pure la configurazione delle valli, la loro larghezza e profondità.

(*) Nei nostri numeri del 3 e 24 novembre e 22 dicembre scorsi, abbiamo già particolarmente accennato a questo grandioso progetto, pel quale fu testè accordato al Governo dal Parlamento un primo credito di 7 milioni di franchi.

LA REDAZ.

Lo scopo a cui si mira è di avere un piano generale del terreno, per facilitare lo studio del tracciato di una ferrovia che, partendo da Medina e passando per Bafulabé e Fangala, dovrà metter capo al Niger.

Al di là di Bafulabé, la Spedizione non incontrerà alcuna difficoltà per raggiungere, costeggiando il fiume, la Stazione di Fungalla, situata al confluente dei due fiumi che formano il Bakoi; un secondo fortino sarà costrutto su questo punto. Il tracciato della ferrovia dovrà seguire, in questa regione, il corso stesso del fiume.

È solo al partire da Fungala che esistono dei dubbii sulla migliore direzione da seguire, e solo una ricognizione topografica diligente potrà togliere le incertezze.

Dei piccoli forti saranno costrutti a Goniakuri, a Kita, a Bangassi, nel mezzo delle tribù che si sono poste volontariamente sotto il protettorato della Francia; ed avanzandosi così, da una località all'altra, verso il sud-est, si raggiungerà la linea culminante, che separa il bacino del Senegal da quello del Niger: linea assai poco elevata, ed assai prossima al gomito del Niger, ove sarà facile trovare un passaggio per raggiungere su questo fiume, sia Bamaku, sia Dina, città poste al di sopra di Iamina e di Segu.

Arrivati al Niger colla ferrovia, si potrà raggiungere Tombuctu, discendendo il corso del fiume sopra cannoniere; e dopo avere stabilito in questo punto una solida Stazione commerciale, si potrà irradiarsi nell'Africa centrale, stendendo la mano agli esploratori, che da ogni lato cercano penetrare nel continente africano, e principalmente collegarsi colla ferrovia, che dall'Algeria deve scendere verso Tombuctu.

Aggradisca, sig. Direttore, i miei distinti saluti.

L. Paladini.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Le pratiche che sino dall'ottobre scorso annunciammo avviate tra l'Amministrazione dell'Alta Italia e la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per far proseguire il materiale dei treni diretti da Torino a Parigi e viceversa, senza bisogno di trasbordo a Modane, furono condotte a buon fine; per cui tra breve sarà attuato, in via di esperimento, questo comodissimo servizio.

✂

Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito alle tre principali Amministrazioni ferroviarie di studiare e redigere un nuovo progetto di tariffa speciale pel trasporto di derrate alimentari, da discutersi fra le Amministrazioni stesse, e da sottoporsi poi all'esame dell'apposita Commissione instituita lo scorso anno per lo studio di una tariffa comune pei detti trasporti.

✂

Per conto della Società delle strade ferrate Meridionali, prenderanno parte alla riunione indetta pel giorno 10 a Milano fra i rappresentanti delle principali Amministrazioni per istudiare la possibilità di unificare i segnali ferroviarii, i signori cav. ingegnere Vincenzo Caligaris ispettore della Trazione, e l'ing. Ausano Cajo, capo della sezione per l'armamento e costruzioni metalliche.

✂

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha dichiarato che accetta di fare il servizio di trasporto dei piccoli colli, sotto il regime del trattato postale formulato nella Conferenza di Parigi.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade suddette ha autorizzato l'impianto del binario di raccordo fra la Stazione di Milano e la località dell'Esposizione nazionale industriale del corrente anno.

✂

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali, per invito avutone dal Ministero dei lavori pubblici, stabilirà quanto prima, sulla linea da Buffaloria a Cosenza, una terza coppia di treni con orario notturno.

✂

La suddetta Società, avendo, come d'uso, invitate le più accreditate Officine estere a presentare le loro offerte per la gara relativa alla provvista di 700 paia di ruote montate sugli assi per carrozze e carri in costruzione presso la Ditta Miani-Venturi, da servire alle ferrovie Calabro-Sicule, ha ricevuto da otto Ditte proposte variabili da fr. 275 in oro a L. 350 per ogni paio di ruote montate. La migliore offerta è stata quella della Casa Krupp.

✂

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero il progetto definitivo del secondo tronco della linea da Termoli a Campobasso. Questo tronco è compreso fra Ururi e Casacalenda, ed ha una lunghezza di m. 24,000. L'importo presunto dei lavori di costruzione e del materiale mobile è di L. 7,700,000, ciò che corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 320,000 circa.

✂

Sappiamo che in questi giorni venne trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto d'appalto del tronco Ivrea-Tavagnasco. Questo progetto abbraccia una lunghezza di m. 10,809, ed importa in complesso la spesa di L. 1,597,000, esclusi i fabbricati e l'armamento. Esso comprende due gallerie e due importanti ponti sulla Dora; inoltre presenta N. 6 rettifili della lunghezza complessiva di m. 8769, e N. 6 curve col raggio minimo di m. 600. La pendenza massima è del 9.50 per mille sopra un tratto di 812 m.

Questo progetto richiese molti studii per riconoscere quale fosse la linea migliore da adottarsi; e per convincersene, basti il dire che si dovettero studiare sul terreno cinque linee diverse, di cui due a sponda destra della Dora, e tre a sponda sinistra.

✂

Nell'ultimo nostro numero ci siamo riservati di fornire talune informazioni circa il progetto presentato al Ministero dall'ingegnere-capo del Genio civile di Torino, cav. Marone, per la ferrovia da Bra a Carmagnola. Eccoci ora a soddisfare la fatta promessa.

Il prelodato ingegnere ha sottoposto alla superiore approvazione il tracciato per la intera linea, e contemporaneamente ha inviato il progetto di appalto pei movimenti di terra e per l'esecuzione delle opere d'arte di un tronco della lunghezza di circa 6 chilometri e mezzo, a partire da Carmagnola.

Il preventivo delle opere da appaltarsi per questo tronco è il seguente:

Lavori a corpo	L.	60,450.00
Lavori a misura	»	17,700.00
Imprevisti	»	3,850.00
Totale	L.	82,000.00
a disposizione dell'Amministrazione governativa	»	2,000.00
Totale complessivo	L.	84,000.00

La lunghezza della intera linea, fra le centrali dei fabbricati viaggiatori delle Stazioni di Bra e di Carmagnola, è di m. 20,231,90; e quella fra gli innesti della nuova linea colle ferrovie in esercizio, è di m. 19,162 70. La planimetria è suddivisa in 7 rettilinei ed in 7 curve, rispettivamente della lunghezza complessiva di m. 14,996.50 i primi, e di 4,166.20 le seconde. Il raggio minimo delle curve è di metri 1000, e la pendenza massima adottata non supera il 5 per mille.

Le Stazioni previste sono due, cioè: Sommariva del Bosco e Lanfrè. È contemplata l'esecuzione di 14 case cantoniere, delle quali una doppia e 13 semplici. Nel loro complesso, le opere d'arte sono in numero di 47, così suddivise:

N.	5 tombini, della luce di	m.	0.50
»	33 acquedotti »	»	1.00
»	3 » »	»	1.50
»	1 » »	»	2.50
»	1 » »	»	4.00
»	2 ponticelli a travata metallica, della luce di	»	5.00
»	1 ponte a due campate in ferro, di ciascuna da costruirsi sul torrente Ricciardi.	»	15.00
»	1 cavalcavia, della luce di	»	3.00

Ecco il risultato delle aste tenutesi, dal 27 dicembre p. p. al 3 corr., per l'appalto di lavori delle nuove costruzioni ferroviarie:

1. Tronco fra le progressive 19.348 e 25.348, della linea Teramo-Giulianova. Nel primo esperimento d'asta, che ebbe luogo il 27 dello scorso dicembre, rimase deliberataria la Ditta Chiese Bajette col ribasso del 7 p. 0[0] — La somma di appalto da lire 505,285 venne ridotta a L. 469,915.05 — Il termine dei fatali scade il 17 corrente.

2. Tronco Soleto-Galatone, della linea Zollino-Gallipoli — La 1ª asta fissata pel 27 dicembre p. p. essendo rimasta deserta, si terrà un nuovo esperimento il 18 del corrente mese. — La somma di appalto è di L. 422,600.

3. Tronco Colico-Campo, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna. Appaltato provvisoriamente il 28 dicembre scorso al sig. Sogno Giovanni Francesco, mediante l'offerta di ribasso del 25.50 p. 0[0] — La somma di appalto, da L. 942,067, fu così ridotta a L. 701,840. I fatali scadono il 22 del corrente mese.

4. Tronco Civitanova-Morrovalle, della linea Macerata-Civitanova — Il sig. Venturini Vincenzo ha presentata la migliore offerta, il 21.75 p. 0[0]. Venne perciò dichiarato deliberatario provvisorio alla prima asta tenutasi il 28 dicembre u. s. — La somma di appalto, da L. 490,000, fu così ridotta a L. 383.425. — I fatali scadono il 22 corrente mese.

5. Tronco Battipaglia-Ogliastro, della linea Castrocucco-Battipaglia — La 1ª asta ebbe luogo il 30 dicembre p. p., ed alla medesima restò deliberatario provvisorio il sig Pastore Giovanni coll'offerta di ribasso del 10.75 p. 0[0] — La somma di appalto, da L. 2,739.380, fu ridotta a L. 2,444,896.65; ed i fatali scaderanno pure il 22 corrente mese.

Oltre alle aste sovramenzionate, sono pure in corso le seguenti, relative anch'esse alle nuove costruzioni ferroviarie:

a) 4 *gennaio*. Tronco Avellino Chilom. — 6 + 720 della linea Benevento-Avellino. Importo dell'appalto L. 812,497 — 1° *esperimento*.

b) 7 *gennaio*. Tronco San Bernardino-Fara, della linea Novara-San Bernardino. Importo dell'appalto L. 210.210 — 1° *esperimento*.

c) 8 *gennaio*. Tronco Sicignano-Galdo, della linea Sicignano-Castrocucco. Somma di appalto L. 2,487,966 25 — *Fatali*.

d) 8 *gennaio*. Tronco Reggio-Villa San Giovanni, della linea Reggio-Castrocucco. Somma di appalto L. 1,575,873.86. — *Fatali*.

e) 10 *gennaio*. Tronco Adria-Loreo, della linea Adria-Chioggia. Importo dell'appalto L. 3748,21. — 1° *esperimento*.

f) 18 *gennaio*. Tronco Mestre-San Michele del Quarto, della linea Mestre-San Donà-Portoguaro. Somma di deliberamento L. 171.050.88. — *Asta definitiva*.

g) 20 *gennaio*. Tronco Gozzano-Orta, della linea Gozzano-Domodossola. Somma di appalto L. 1,112.000. — 1° *esperimento*.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 al 31 dicembre 1880.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi alle opere seguenti:

Ampliamento delle Stazioni di Pisticci, Ferrandina e Grottole, nella linea Metaponto-Potenza;

Costruzione di un ponte in ferro sul Liri nell'abitato di Sora, in sostituzione dell'attuale in muratura, lungo la strada nazionale Marsicana, in provincia di Caserta;

Rafforzamento della banca dell'argine sinistro di Po, alla golena Correggio-Micheli, in Comune di Bagnuolo San Vito, provincia di Mantova;

Sistemazione del fiumicello Reale e dei Chiaviconi di Sanseverino presso Napoli;

Costruzione di un molo in prolungamento dell'antemurale del porto di Civitavecchia, in provincia di Roma;

Estirpamento dei banchi rocciosi esistenti presso le bocche dell'avamporto di Livorno;

Ampliamento dell'edificio del faro di Malamocco per impiantarvi un segnale da nebbia, in provincia di Venezia.

Nella seduta del 30 dicembre p. p., il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver trattata alcuni affari d'interna amministrazione, approvava le seguenti proposte della Direzione:

1° Alcuni lavori ai nuovi locali del Magazzino alla Stazione di Roma;

2º l'impianto di un nuovo filo telegrafico tra Firenze e Roma;

3º il prolungamento dei marciapiedi alla Stazione di Cancello;

4º una Convenzione colla Società dell'Acqua Pia (già Marcia) per la posa di un condotto attraverso la linea Roma-Orte;

5º una cessione di terreno al comune di Montalcino per la costruzione di una strada comunale obbligatoria;

6º il ristauro di diversi fabbricati della Stazione di Pisa;

7º alcuni lavori diretti a difendere la linea Roma-Orte dallo corrosioni del Tevere, e principalmente nelle località poste fra i chil. 46 e 47 e fra i chil. 52 e 53, oltre l'apertura di una cava fra i chil. 64 e 65 della stessa linea.

Quindi il Consiglio aggiudicava alla Ditta Miani e Venturi di Milano la costruzione di 500 vagoni merci; e ripartitamente alle Case Krupp e Phoenix la fornitura delle grosse ferramenta, tanto dai detti 500 vagoni, quanto per gli altri 200 e per le 20 carrezze miste già in costruzione al Pietrarsa.

Il Consiglio autorizzava infine l'acquisto di alcuni materiali occorrenti all'esercizio, come havvi di larice, stadere a bilico, lamiere di ferro, e coke.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE. — *Appalti già deliberati a tutto dicembre* 1880.

OGGETTO DELL' APPALTO	Importo dell'appalto	Ribasso d'asta	Importo deliberato	**Deliberatario**
Tronco fra Dirindella e Rivo Vallegrande (linea Novara-Pino)	2,100,000.—	25.60	1,562,400.—	Bellani Paolo.
Id. fra Rivo Vallegrande e l'imbocco della galleria Maccagno Inferiore (linea suddetta)	1,742,950.—	22.93	1,343,196.31	Brichieri Carlo.
Id. Parma-Tornovo (Parma-Spezia)	1,256,365.18	35.85	805,936.81	Bottelli Luigi.
Id. Codola-Nocera	535,600.—	35.30	346,697.58	Bove Felice.
Id. Taranto al chilom. 3.700 (linea Taranto-Brindisi)	382,863.—	35.42	247,235.18	Legnazzi Gaspare.
Id, Siracusa ed il chil. 8 + 000 (linea Siracusa-Licata)	827,000.—	12.80	721,144.—	Cesaroni Ferdinando.
Id. Roccasecca-Arce (lin Avezzano-Roccasecca)	388,928.—	34.07	256,425.32	Martire Gaetano.
Id. Signoressa-Treviso (Belluno-Treviso) . .	98,000.—	25.92	72,597.99	Negretti Angelo.
Id. 1º della Faenza-Pontassieve	384,485.—	31.33	264,025.85	Magnani Luigi.
Id. Saponara-S. Filippo (linea Messina-Patti)	1,570,000.—	21.45	1,233,235.—	Almagià Edoardo.
Id. Lascari-Fiume Torto (linea Messina-Patti)	1,260,000.—	17.89	1,034,586.—	Parisi Attilio.
Id. Giulianova al chil. 8 + 700 (linea Teramo-Giulianova)	170,286.—	29.—	120,903.06	Alessandrini Semplicio.
Id. Chil. 8 + 700 — Rivo Ripatone (linea Teramo-Giulianova)	180,902.—	28.—	130,249.44	Peraldo Clemente.
Id. 1º dell'Ascoli-S. Benedetto	119,125.—	25.—	89,165.06	Mattacotta Ulderico.
Id. Zollino-Soleto (Zollino-Gallipoli) . . .	62,386.—	30.50	43,358.27	Antonaci Luigi.
Id. Tivoli-Cantalupo (Roma-Sulmona) . . .	3,654,000.—	28.—	2,630,880.—	Calderaj Michele.
Id. Tavagnasco-Ponte S. Martin (linea Ivrea-Aosta)	111,361 55	28.03	80,146.91	Girado Antonio.
Id. Rivo Ripatone al chil. 19 + 362.25 (linea Teramo-Giulianova)	378,429.67	29.77	266,771.16	Chiesa Bajetto.
Id. Bressana-Broni (linea Vercelli-Mortara-Cava-Manara)	607,115.—	15.—	516,047.75	Lentati Costantino.
Id. Matelica-Albacina (linea Macerata-Albacina)	926,000.—	30.08	647,713.80	Conforti Arrigo.
Id. Galleria di Monte Bove (linea Roma-Sulmona)	4,826,804.—	37.—	3,040,877.70	Ottavi Prospero.
Id. fra i chilom. 24 + 500 e 29 + 500 della ferrovia Viterbo-Attigliano	276,583.—	28.25	198,448.30	Monico Francesco.
Id. Novara-San Bernardino (linea Novara-Varallo)	244,640.—	25.44	181,398.92	Vai Carlo.
Id. Colico-Morbegno (linea Sondrio-Colico-Chiavenna)	670,000.—	17.55	552.415.—	Messa Giovanni.
Id. Mortara-Robbio (linea Vercelli-Mortara-Broni)	573,000.—	4.26	548,590.20	Peregrini-Venturi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio fa noto al pubblico che, conforme a deliberazione del Consiglio di amministrazione di queste Strade ferrate, approvata da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, rimane prorogata a tutto gennaio corrente la parte delle tariffe Italo-Germaniche, anteriori a quelle introdottesi col 1º ottobre p. p., la quale concerne i trasporti a grande e piccola velocità in servizio diretto da e per la Boemia, via Peri, e che, coll'Avviso del 1º settembre, veniva mantenuta in vigore a tutto lo scorso mese di dicembre.

Analogamente alla dichiarazione contenuta nel citato Avviso del 1º settembre p. p., confermasi poi che, se pel fatto delle Ferrovie estere in corrispondenza, le quali soltanto di questi giorni hanno potuto concordare le nuove tariffe Italo-Boeme, queste ultime non fostero pronte in tempo da pubblicarle ed attuarle col 1º febbraio 1881, in tal caso, dalla stessa data del 1º febbraio, i trasporti a grande e piccola velocità da e per la Boemia potranno

aver luogo, o da ferrovia a ferrovia, o profittando parzialmente dei Servizii cumulativi esistenti alla data medesima, e ad ogni modo coi rispettivi prezzi corrispondenti a siffatti diversi modi di eseguimento, come pure secondochè i mittenti saranno per chiedere e si potrà consentirvi.

Ferrovia Mestre-San Donà-Portoguaro. — In seguito alla diminuzione del ventesimo, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 180,053.56, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 4 dicembre p. p. per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Mestre — San Donà — Portogruaro, compreso fra Mestre e San Michele del Quarto, in provincia di Venezia, della lunghezza di metri 15,000 (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento della via ed i meccanismi fissi), si procederà alle ore 10 ant. del 18 corr. mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 171,059.88, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Venezia pel deposito interinale di L. 15,000 in numerario, o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 25,000 come sopra.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — I simultanei incanti tenutisi il 21 dicembre p. p. essendo riusciti deserti, si addiverrà, alle ore 10 antimerid. del detto giorno 18 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, simultaneamente ad una seconda asta, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Soleto-Galatone fra i chilometri 3 + 150 e 17 + 300 della ferrovia Zollino-Gallipoli, in provincia di Lecce, della lunghezza di m. 14,150 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dei materiali di armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 422,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Lecce, pel deposito interinale di L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 40,000 come sopra.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nel *Sole* del 1°: Il Tribunale di 1ª istanza in Firenze, nella causa di riparto della Rendita assegnata come prezzo di riscatto, ha emesso un giudicato favorevole alle Azioni trentennarie.

Le precedenti sentenze d'Appello del 20 ottobre 1871 e 1° dicembre 1877, confermate dalla Cassazione al 27 marzo 1872 e 27 maggio 1878, favorevoli alle Azioni comuni, non lasciavano prevedere un tale risultato.

La sentenza del Tribunale di Firenze non ha tenuto nessun conto delle ampie e formali conclusioni svolte nelle precedenti sentenze, ed ha assegnato alle così dette trentennarie l'intero capitale; e dispone inoltre a loro favore il rimborso degli interessi scaduti dal 1866 in avanti, che anche per legge dovrebbero essere già prescritti.

In omaggio a quel rispetto che devesi al verdetto di un Tribunale, ci asteniamo dal commentarlo; però incoraggiamo la parte succombente ad attendere con fiducia il giudizio d'Appello, il quale certamente riconfermerà i suoi precedenti giudicati.

Ferrovie Meridionali. — Il Consiglio d'amministrazione della Società delle strade ferrate Meridionali, nella sua adunanza del 22 dicembre u. s., dietro proposta della Direzione generale, ha nominato il comm. ingegnere Giuseppe Lanino a Direttore dei trasporti, ed il comm. ingegnere Giuseppe Pessione a Direttore dei lavori.

Attentato alla sicurezza dei treni. — Si ha da Imola, 2:

L'altra sera, poco prima del passaggio del treno *omnibus* proveniente da Rimini, ignoti malfattori collocarono una spranga di ferro attraverso il binario della ferrovia. Fortunatamente che un solerte cantoniere se ne accorse per tempo, e potè impedire una disgrazia.

Tramways di Torino. — Il *Moniteur des intérêts matériels* ha pubblicato un prospetto dei chilometri di *tramways* percorsi e delle somme incassate dalla Società Belga in Torino, durante il mese di novembre dell'anno 1880, confrontato col novembre 1879.

Nel novembre u. s. la Società Belga compieva in Torino un percorso di chilometri 37.700; incassava nello stesso mese franchi 62,494.03, ed in tutto l'esercizio (che cominciò col 1° aprile dello scorso anno), aveva un incasso di fr. 800,801 46.

Nell'anno precedente invece, il percorso saliva solo a chilometri 28.900; l'incasso mensile era di fr. 50,816.47, e l'incasso dell'esercizio alla stessa data ammontava a fr. 504,024 97.

Come dimostrano queste cifre, l'esercizis dei *tramways* della Società Belga in Torino ha preso uno sviluppo considerevole dall'anno scorso, e promette di continuare.

Tramway Santhià-Ivrea. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 23 dicembre p. p., nuovamente deliberando sulla domanda fatta dalla Società generale di ferrovie economiche in Bruxelles, per ottenere la concessione, per parte della Provincia di Torino, di impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore, con scartamento di 0.75, sulla strada provinciale Ivrea-Santhià, mandò comunicarsi alla Società ricorrente il Capitolato speciale già compilato per la concessione richiesta dall'avv. Giuseppe Levi, previe le opportune modificazioni, e tenute presenti le condizioni esposte nella succitata domanda.

Tramway sulla strada Vallassina. — Scrivono alla *Perseveranza*:

Nella seduta del 28 novembre 1878, il Consiglio provinciale di Milano approvava la Convenzione stipulata fino dal 1877 col signor ing. Luigi Besozzi per la costruzione di un *tramway* sulla strada provinciale Vallassina, e più propriamente da Milano-Niguarda-Desio-Seregno-Giussano, e di là al confine colla provinciale di Como presso Arosio, della lunghezza di chil. 26.50. A garanzia dell'adempimento della Convenzione, il Besozzi aveva fatto il deposito di L. 6000. Questa linea di *tramway* in vicinanza di Milano si biforcava, percorrendo alcune tratte di strade comunali, dirigendosi con un ramo verso Porta Tenaglia, e coll'altro a Porta Garibaldi.

All'ing. Besozzi veniva sostituita la Società inglese *The Tramways and general Works Company* (Limited), la quale si assoggettava all'adempimento del Capitolato generale 24 aprile 1878, approvato dal Consiglio provinciale per la concessione dei diversi *tramways* nella provincia di Milano, ed al Capitolato speciale tassativo alla strada di cui è cenno.

In quest'ultimo Capitolato veniva stabilito che il *tramway* doveva essere compiuto nel termine di un anno, e che all'atto della consegna della strada al concessionario, questi doveva prestare la cauzione con una rendita annua di L. 75 00 al chilometro.

Alcune obbiezioni sollevate dal rappresentante della Società inglese hanno ritardato fuor di misura l'atto di consegna della strada, e conseguentemente trascorsero molti mesi senza pensare alla costruzione del *tramway*

Frattanto lo stato delle comunicazioni in prossimità di Milano veniva ad essere cambiato. Coll'aprimento della nuova porta Alessandro Volta, che va quasi ad imboccare la strada provinciale Vallassina, si rese inutile la biforcazione del *tramway* in vicinanza di Milano, e riuscì evidente il tornaconto di adottare una sola linea, che andasse a finire alla strada di circonvallazione, di fronte alla nuova Porta.

Questo cambiamento riuscì interamente a profitto della Società inglese, la quale venne così ad essere sollevata dall'onere di costruire una biforcazione costosa e di esercitare due tratti di strada, la cui convenienza riusciva assai problematica.

Malgrado siffatto vantaggio, e ad onta della longanimità

usata dall'Autorità provinciale nell'accordare una dilazione al ricevimento della consegna della strada, la stessa Autorità, dietro domanda del rappresentante la Società inglese, accordava nel giorno 12 dicembre 1879 una ulteriore dilazione ad eseguire il *tramway*, il quale doveva essere compiuto nello stesso anno, prolungando così il termine al compimento della ferrovia sino al 1° maggio 1881.

Dopo questi ritardi poco giustificati, non era da meravigliarsi se la popolazione, trovandosi delusa nelle concepite speranze, si commovesse per una condizione di cose inaspettata; per cui diversi proprietarii ed esercenti, in numero di circa 150, inviavano un'istanza all'Autorità provinciale, invocando caldamente di far adempire la Convenzione colla Società inglese per la costruzione del *tramway*.

Dalla risposta data dalla prefata Autorità provinciale, emerse che la medesima era del pari convinta della necessità di avere questa nuova via di comunicazione, e dal canto proprio assicurava i ricorrenti che all'evenienza avrebbe preso quei provvedimenti che valessero a soddisfare le brame della popolazione.

Ma trascorsi invano più di dieci mesi dall'epoca in cui veniva accordata la nuova proroga per la esecuzione del *tramway*, senza che la Società inglese si facesse viva, i Sindaci e le Rappresentanze comunali, giustamente commosse da questo ritardo, mandarono una nuova rimostranza all'Autorità provinciale, invocando quei provvedimenti che fossero del caso.

Pare però che la risposta dell'Autorità provinciale agli stessi Sindaci non li tranquillizzi punto, pel motivo che si risolve in quelle promesse assai vaghe che si sogliono dare comunemente per non impegnarsi di soverchio.

Ma ciò che ha maggiormente colpito la popolazione lungo la linea della provinciale Vallassina, da Milano a Giussano, è la voca corsa che la Società inglese non sia molto premurosa di compiere il *tramway* nel termine stabilito.

Noi amiamo di credere che questa voce non abbia fondamento, e che l'Autorità provinciale vorrà adoperare tutti i mezzi che sono in suo potere per indurre la Società a compiere finalmente i suoi impegni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 28 dic. dice che la deviazione riscontratasi nell'incontro dell'asse della galleria a spirale di Leggistein, fu di 28 millimetri nella direzione, 19 in altezza e 50 in lunghezza.

— La stessa *Gazzetta* dice che il sig. Seifert, ispettore amministrativo del Dipartimento delle ferrovie svizzere, ha conchiuso, quel rappresentante del Consiglio federale, il 26 giugno del corrente anno, col delegato italiano, sig. cav. Laurin, una Convenzione concernente il regolamento del servizio di polizia nelle Stazioni internazionali della ferrovia del Gottardo, Chiasso e Luvino. Questa Convenzione, avendo riservata la ratifica per parte dei Consigli legislativi, venne approvata dal Consiglio federale nella seduta del 24 dicembre p. p.

— La *Gazz. Ticin.*, del 1°, reca pure:

A quanto si annuncia, il filo telegrafico, che deve unire le Stazioni di Airolo e Göschenen per il tunnel del Gottardo, la cui lunghezza sarà di circa 15,000 metri, è già stato ordinato alla fabbrica Felten e Guillaume in Colonia, e sarà consegnato in quindici cordoni della lunghezza di 1000 metri ciascuno; l'unione dei fili avrà luogo per conto dei fabbricanti colonesi. Il cordone telegrafico del Gottardo contiene sette fili isolati con guttaperca. Nei tunnels il cordone vien involto in argilla, e corre lungo una delle pareti del tunnel, entro un condotto di legno d'abete. In questa guisa furono finora disposti tutti i fili telegrafici nei tunnels; ma può benissimo avvenire che, stante la straordinaria lunghezza del filo del Gottardo, si trovi necessario di disporlo involto nell'argilla lungo il suolo della galleria. Ciò sarà deciso a suo tempo dagli ingegneri. Il filo deve essere posto in una posizione la cui quiete non deve esser turbata in verun modo.

Secondo la *Gazzetta di Magdeburgo*, per l'unione dei singoli pezzi di cordone telegrafico e per la loro posa saranno spediti operaj dalla Germania. Questo lavoro presenta una certa difficoltà, in quanto che i sette fili del cordone devono essere uniti esattamente fra loro, in modo da non formarne che un solo non interrotto. Se solo un millesimo di millimetro di un sol filo non venisse coperto, la corrente elettrica non avrebbe più luogo; questa copertura dev'essere assolutamente completa.

— La *Gazzetta Urana* patrocina ora il progetto di una Stazione ferroviaria sotterranea ad Andermatt, simile alle Stazioni delle ferrovie sotterranee in Londra. Una galleria trasversale, della lunghezza massima di settecento metri, condurrebbe alla ferrovia del Gottardo ed una ferrovia funicolare, o di qualunque altro sistema, porrebbe in unione la ferrovia mondiale sotterranea con Andermatt e la valle di Orsera. Nel tunnel del Gottardo sarebbe facile procurarsi lo spazio necessario per una tale Stazione e per tutto quanto fosse necessario. Tra i vantaggi che si enumerano a favore della costruzione di una tale Stazione, si citano fra altri: l'aumento nella frequenza sulla ferrovia del Gottardo, che si otterrebbe coll'aprir l'adito a detta linea mondiale alla valle di Orsera; una migliore ventilazione del tunnel principale; l'esistenza di un luogo di riparo in caso di un accidente; la soppressione del servizio postale a cavalli tra Göschenen ed Andermatt; un più facile possesso del tunnel in caso di guerra.

Ferrovie francesi. — Il Senato ha votato il progetto di legge, approvato dalla Camera dei deputati, per autorizzare il Ministro dei lavori pubblici ad assicurare l'esercizio provvisorio di parecchie ferrovie costruite dallo Stato e non concesse.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle Ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio, dal 26 dicembre p. p., la linea da Vitry a Bourbonne-les-Bains.

Ferrovie austriache. — Nel *Triester Tagblatt*, fondato a Trieste coll'appoggio del Ministero attuale di Vienna per operare in senso opposto alla *Triester Zeitung*, organo dei Tedeschi centralisti in quella importante piazza marittima, trovansi alcune notizie, che interessano anche noi, perchè riguardano le due ferrovie che mettono capo colà, l'una delle quali, la più breve per l'interno dell'Austria e specialmente per la parte occidentale dell'Impero e per la Germania settentrionale, è completata dalla Pontebbana sul territorio del Regno italiano.

Leggesi, prima di tutto, nel *Triester Tagblatt* il seguente telegramma da Praga, 30 dicembre;

« Nella seduta di ieri della Camera di commercio, riferì il membro della Camera Schwab sulla continuazione della Rudolfsbahn fino a Trieste. La proposta suona: che la Camera s'adoperi affinchè l'Amministrazione dello Stato pensi all'acquisto della Südbahn, la quale congiunge Trieste, unica grande piazza marittima dell'Austria, colla Capitale dell' Impero; che l'acquisto venga operato ancora prima del 1895; e che l'Amministrazione dello Stato si assicuri una decisiva influenza sulle tariffe della Südbahn. Tale proposta condurrebbe allo scopo, meglio che il pronunziarsi per la continuazione della Rudolfsbahn. Questa proposta venne accettata ».

Lo stesso foglio reca poi un telegramma da Vienna, 30 dicembre, del seguente tenore;

« Corrono in Borsa delle voci, che la *Länderbank* abbia presentato al Governo un progetto, che lo Stato abbia a prendere in affitto la Südbahn e la Rudolfsbahn verso somme fissate, ed a farle esercitare da una Società da fondarsi dalla Länderbank ».

In fine lo stesso foglio prende dalla *Presse* di Vienna la seguente notizia sul traffico austro italiano delle ferrovie: « Da più di un anno, dal momento in cui la Rudolfsbahn si è congiunta mercè la Pontebbana all'Italia, e così entrò a fare concorrenza alla Südbahn nel traffico della Boemia e della Sassonia col Mezzogiorno, pendono trattative, le quali hanno per iscopo di suddividere i noleggi delle merci fra le due sunnominate ferrovie, mediante un accordo fra esse. Gli sforzi della Rudolfsbahn rimasero a lungo

senza successo. La Südbahn non si mostrava punto disposta ad abbandonare parte del suo traffico; e soltanto dopo ripetuti inutili tentativi, si è riusciti pochi giorni fa, mediante l'intervento della Ispezione generale, di portare a conclusione un patto *(Cartell)* fra la Südbahn e la Rudolfsbahn. Dietro questa Convenzione, la Rudolfsbahn parteciperà nel traffico da e per Venezia, escluso il proseguimento per Pàdova a Bologna e Livorno, col 40 per 100; e nel traffico da e per Trieste, per e dalle ultime Stazioni in traffico diretto sulla via di Vienna, col 25 per cento.

« In conseguenza di questo patto vantaggioso, che contiene anche altre meno importanti condizioni, e che è conchiuso per un anno e da potersi denunziare fino al 1°. giugno 1881, i redditi dei trasporti della Rudolfsbahn otterranno un rilevante aumento ».

Ferrovia da Pest a Costantinopoli. — Il *Pester Lloyd* ha da Belgrado, in data del 26 dicembre, che i periodici serbi annunziano essere stato presentato al barone Haymerle un piano, secondo il quale si formerebbe una grande Società ferroviaria internazionale, la quale possiederebbe tutta la rete da Buda-Pest a Costantinopoli, comprendendo le linee che passano per Sofia e Belgrado.

Questo progetto sarà presentato anchè ai Governi dei Principati interessati sul Danubio e sui Balcani.

Disastro in Germania. — Una gravissima disgrazia avvenne sulla linea ferroviaria Colonia-Mindner. Un treno passeggieri fu interamente sepolto sotto una frana prodotta dalle continue pioggie; sinora si estrassero 19 cadaveri.

Ferrovie russe. — Il Ministro dei lavori pubblici presentò al Consiglio dell'Impero il progetto d'una nuova rete di strade strategiche per la lunghezza di 1429 verste nel territorio della Vistola, l'esecuzione delle quali venne riconosciuta come necessaria dal Ministero della guerra sino dal 1873. Le spese sono calcolate a 13 milioni, da ripartirsi in dieci anni.

Tunnel dell' Hudson. — I lavori intorno a questo tunnel, fin qui ritardati da intralciate questioni legali, proseguono adesso con alacrità, e gli intraprenditori asseriscono che, salvo qualche disastro impreveduto, fra tre anni i treni, che arrivano a Jersey City, potranno proseguire direttamente per Nuova York. Per adesso i lavori si fanno soltanto dalla parte di Nuova Jersey, ma in breve saranno intrapresi da ambedue le parti. L'intera lunghezza del tunnel sarà di 3600 metri: il tunnel stesso sarà foderato da pesanti lastre di ferro, che a loro volta poseranno sopra un muro di mattoni e cemento idraulico grosso quasi un metro. L'interno sarà dipinto in bianco ed illuminato a gaz. Conterrà un doppio binario, e la Compagnia calcola che, colle facilità di cui può disporre, sarà agevole il passaggio a 400 treni ogni 24 ore. Il traffico sarà ordinato in modo che i treni-merci traverseranno il tunnel solamente di notte; i treni dei mercati nelle ore mattutine, ed il resto del giorno sarà riservato pei i treni passeggeri. I treni saranno trascinati da macchine aventi dei condensatori pel fumo e pel vapore, per non viziare l'aria del tunnel; a questo scopo vi saranno anche impiantati dei grandi ventilatori.

La galleria sarà unica fino a pochi metri sotto il letto del fiume, e larga 8 metri ed alta 7.20 da ambedue le estremità; sotto il fiume sarà doppia, e due gallerie procederanno di conserva, alte ciascuna metri 5.50 e larghe 5. Comincierà dal viale di Jersey alla 15ª via in Jersey City, passerà sotto il fiume curvandosi leggermente al nord, e sboccherà a Nuova York vicino alla via Morton; e di qui piegando al sud per altri 900 metri, giungerà in un punto non ancora scelto dalle Autorità della città. Il lavoro si crede non sorpasserà il costo totale di dieci milioni di dollari.

Notizie Diverse

Concorso governativo pei lavori di Roma — Si ha per telegrafo da Roma, 3, che la Giunta pel concorso pei lavori di Roma nominò a comporre la Sottogiunta gli onorevoli Nicotera, Maurigi, Sella e Ruspoli, con incarico di emendare completamente il progetto ministeriale, lasciando al Governo il carico di provvedere ai suoi edificii, e concorrendo nelle spese per le opere municipali.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Il *Diritto* scrive che il lavoro affidato dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio alla Commissione tecnica presiedula dal comm. Brauzzi, e la quale fu incaricata di studiare il miglior modo pratico ed efficace pel bonificamento agrario dell'Agro Romano, è stato in questi giorni ultimato, e la Commissione stessa presenterà tra poco ai predetti Ministri la sua relazione.

Da essa si apprende che la copiosa messe di fatti offerti dagli agricoltori della campagna romana mise in grado la Giunta di affermare il principio non essere possibile lo stabilire con sicurezza se una coltura, piuttosto che un'altra, possa avere influenza decisiva sulla malaria di una regione.

Stimò quindi utile la Commissione di rinviare ogni proposta circa l'irrigazione, e riconobbe la necessità della estirpazione dei canneti e dei boschi dalle valli umide.

Da un minuto esame delle cause complesse che mantengono l'attuale stato agrario nella campagna romana, la Commissione dedusse poi le varie proposte dei provvedimenti che stima sufficienti ad iniziare un cangiamento agricolo.

Questi mezzi consistono nel ripopolare convenientemente lo squallido deserto che circonda la Capitale; nel riversare sui nostri campi il capitale necessario alla trasformazione a modico interesse ed a lenta ammortizzazione; nel promuovere con efficacia un cambiamento tale nel governo del bestiame, da fare sperare un maggiore profitto dall'uso del concime.

Quindi le undici proposte formali sottoposte dalla Commissione al Governo, si aggirano sopra questi punti principali, che abbiano creduto di riassumere in brevi termini, conservandone per intero la sostanza.

Nuovi ingegneri. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato in data 24 dicembre p. p. la seguente nota dei candidati della R. Scuola di applicazione degl' ingegneri di Roma, che conseguirono il diploma di ingegnere civile nella sessione del 1880:

1. Viola Carlo di Francesco, nato a Zara (Dalmazia) punti 100 su 100.
2. Pantaleoni Guido di Diomede, id. a Macerata, id. 99 su cento.
2. Lesti Leonelli di Vincenzo, id. ad Ancona, id. 98 su 100.
4. Pizzetti Paolo di Ernesto, id. a Parma, id. 92 su 100.
5. Fontana Basilio fu Angelo, id. a Romano (Bergamo), id. 82 su 100.
6. Martorelli Luigi di Carlo, id. a Torino, id. 82 su 100.
7. Mancini Ernesto fu Lodovico, id. a Bologna, id. 80 su 100.
8. Vannicola Luigi di Bernardo, id. ad Offida (Ascoli Piceno), id. 75 su 100.
9. Castiglione Antonio di Paolo Emilio, id. a Sondrio, id. 70 su 100.
10. Leonori Aristide di Raffaele, id. a Roma, id. 70 su 100.
11. Rebecchini Gaetano di Salvatore, id. a Roma, id. 70 su 100.
12. Volpe Angelo di Rocco, id. ad Arcade (Treviso), id. 70 su 100.

Museo Industriale italiano in Torino. — Leggesi nel *Diritto* del 1°:

Dopo la nomina del commendatore Axerio a direttore del Museo industriale di Torino, grandi ed utili miglioraa-

menti sono stati introdotti in quell' importante istituto, fra i quali merita speciale menzione lo sviluppo delle scuole per gl'ingegneri industriali, che nel decorso anno 1880 furono frequentate da 57 alunni, mentre in quello precedente non ve n'erano che tre soltanto.

Ed a provare gli ottimi risultati dei detti miglioramenti, ci giunge opportuna la notizia che il Municipio di Torino, con una recente deliberazione, ha stabilito di pagare la somma di lire 132 mila in saldo di contributi arretrati, e che questa somma verrà immediatamente erogata nell'ampliamento dei locali del Museo e nella regolare sistemazione dei gabinetti scientifici.

GIUSEPPE ALBY

Nel precedente numero annunciammo con profondo dolore che il 27 dello scorso dicembre, questo distinto funzionario delle Ferrovie dell'Alta Italia, quest'ottimo cittadino, caro a tutti per rare doti di mente e di cuore, venne da fatal morbo crudelmente strappato alla diletta sua famiglia, ai molti suoi amici ed ammiratori; ed oggi, a mente più riposata, compiamo il dovere di riassumerne i meriti e segnalarne le virtù.

Giuseppe Alby nacque in Issime (valle d'Aosta) nel memorando anno 1814.

Alla Scuola Politecnica di Parigi studiò con lode le matematiche, e conseguì con brillante successo la laurea di Ingegnere civile.

Ritornato in patria, potè far prova di quel sapere che aveva accumulato con studii rigidi ed indefessi, e che doveva più tardi innalzarlo ad onorifiche cariche.

Mentre illustri ingegneri preparavano l'applicazione anche tra noi delle grandi scoperte di Giorgio Stephenson, e quando l'audace impresa ebbe un principio di effettuazione, noi troviamo Giuseppe Alby fra gli ingegneri che iniziarono i primi lavori e diressero l'arduo ed osteggiato impianto delle reti ferroviarie del Piemonte.

Quell'epoca memorabile segnò il primo successo dell'egregio ingegnere, che riuscì a percorrere rapidamente i gradini della sua onorevole carriera.

Entrato come allievo-ingegnere nell'Azienda generale delle Strade ferrate nel 1849, noi lo troviamo già nel 1856 Ingegnere Capo-servizio; nel 1859 ingegnere di 1ª classe nel R. Corpo del Genio civile; nel 1864 Direttore delle Officine delle ferrovie dello Stato; e nel 1871 Ingegnere Capo degli Uffici centrali della manutenzione e lavori nelle Ferrovie dell'Alta Italia, nel qual posto servì col massimo zelo finchè la malferma salute l'obbligò a mettersi in istato di riposo.

Non accenneremo alle onorificenze conferitegli; i pubblici servigi da lui resi dicono abbastanza quanto ne fosse degno.

Nella sua vita, tutta abnegazione ed operosità, non si notano che azioni nobili, tratti di generoso patriottismo, di gentilezza d'animo, e di non comune ingegno, che meriterebbero certo più diffuse parole di quelle che ci sono consentite.

Ma non solo tutta la sua intelligenza ed insuperabile attività egli pose a servizio del paese; anche la stessa sua vita egli mise a repentaglio in alcune difficili circostanze. Accenneremo un solo fatto.

In sul finire della guerra del 1859, dovevasi trasportare da Pinerolo al teatro della guerra una grande quantità di polvere, proveniente dal forte di Fenestrelle.

L'ing. Alby non mancò di trovarsi al luogo della partenza per accompagnare in persona il pericolosissimo treno; ma a Pinerolo ebbe con spaventosa sorpresa a constatare come il carico della micidiale materia fosse stato fatto con sommo disordine e trascuranza: la polvere sfuggiva dai barili, spargevasi nei vagoni, e ne usciva dagli interstizii.

Che fare in tanto frangente? Lo scarico della polvere ed un nuovo carico di essa esigevano un tempo troppo prezioso; chè un ritardo nell'arrivo delle polveri avrebbe potuto essere cagione di irreparabili danni.

Il mettersi in viaggio in condizioni tanto deplorevoli era impresa temeraria. Eppure il generoso uomo, di fronte ai supremi interessi della patria, non esitò a cimentare la propria vita; e dato nobile esempio all'esitante personale del treno, lo indusse a tentar l'arrischiata impresa, che da lui diretta, riuscì ad esito fortunato!

Per dimostrare poi quanto posto nel suo cuore gentile avesse la pietà, riprodurremo alcune righe d'un suo scritto, in cui descrive una terribile notte passata dirigendo lavori di riparazione, mentre infuriava la bufera, sotto il vôlto di un ponte ferroviario, rovinato a mezzo da un'inondazione.

Egli era a mezza gamba nell'acqua del torrente, la pioggia gli flagellava dirottamente le spalle, ed una fredda corrente d'aria tutto lo intirizziva. « Pure, egli scrive, più « di questi incomodi fisici, mi straziava il pensiero che, « cadendo il vôlto, i poveri operaj, che ivi lavoravano, « sarebbero stati schiacciati; per cui diedi gli occorrenti « ordini perchè, al primo mio segnale, tutti si mettessero « in salvo. Intanto io stava trepidante, spiando ad ogni « istante i progressi della screpolatura manifestatasi nel « vôlto del ponte.

« Il temuto disastro non ebbe però a verificarsi, la Dio « mercè; ma quella notte mi parve durasse un secolo! ».

Queste poche righe bastano a caratterizzare la generosità del suo animo.

Povero Giuseppe! Chi ti conobbe e ti ammirò da vicino, serberà di te imperitura ricordanza, ed il tuo nome resterà sempre encomiato e caro.

Ai suoi funerali, oltre i molti amici, assistette, per disposizione dell'Amministrazione ferroviaria, buon numero di funzionarii e dipendenti, desiderosi tutti di rendere un ultimo tributo di onore e di affetto al compianto collega, all'integerrimo cittadino.

X.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbe, nella scorsa settimana, attività importante. Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono al prezzo di 460 a principio, e di 467.50 per ultimo. Le Obbligazioni relative sul 272.50.

Le Sarde, serie A, sul 276; le B, sul 279; le nuove, sul 271. Le Meridionali Austriache quotate a 281; le Pontebbane a 460. Le Azioni Ferrovie Romane tra il 153 e 153.50.

A Parigi, le Lombarde, con molte richieste, trovarono denaro a 217.50 e 218.75.

Le Obbligazioni relative a 276.50; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 274; le Azioni Ferrovie Romane s'aggirarono tra il 149.50 e il 150; le Obbligazioni relative a 350.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Venezia. — Nella XLII estrazione del Prestito a premii della città di Venezia, seguita il 1° corr. presso il Municipio, furono estratte le Obbligazioni seguenti:

Serie estratte:

26	103	167	218	384	763	881	1150
1314	1443	1454	1464	1947	2051	2218	2625
2713	2804	2825	3191	3251	4026	4088	4103
4122	4171	4175	4433	4435	4437	4465	4598
4635	4713	4736	4757	4800	4965	4981	5041
5316	5423	5435	5762	5820	6097	6138	6173
6260	6479	6579	6582	6663	6797	7034	7081
7285	7583	7904	8018	8029	8036	8070	8217
8349	8537	8594	8630	8650	8680	8707	8740
8782	8946	8959	8998	9061	9580	9851	9969
9970	10106	10161	10264	10545	10769	10889	10920
10930	11031	11042	11128	11150	11283	11341	11517
11522	11553	11721	11749	11754	11798	11917	11940
11942	11944	11964	12012	12217	12231	12246	12475
12504	12678	12776	12996	13011	13022	13105	13114
13214	13306	13350	13355	13364	13510	13722	13844
14020	14033	14107	14447	14807	15172	15173	15379
15559.							

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
13355	11	60000	12246	20	50
5762	5	500	5435	20	50
6097	25	250	4122	18	50
9851	10	250	8680	2	50
2713	6	250	11128	17	50
4171	9	100	3251	25	50
4736	18	100	3191	10	50
8217	25	100	26	4	50
11341	2	100	10161	2	50
6582	14	100	6579	20	50
7904	7	50	13105	5	50
12776	14	50	15173	21	50
4800	8	50	2804	11	50
8217	13	50	13022	11	50
13306	6	50	3191	23	50
12306	18	50	1443	10	50
103	2	50	12776	1	50
3191	4	50	12504	2	50
5820	11	50	103	23	50
8959	23	50	12504	10	50
6097	15	50	5041	7	50
8650	2	50	384	14	50
12246	15	50	11150	10	50
11031	21	50	1443	8	50
11754	23	50	11553	14	50

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 137 serie come sopra estratte, sono rimborsabili con it. L. 30

Il rimborso si fa a datare dal 1° maggio 1881.

Le prossime estrazioni avranno luogo il 30 giugno e 31 dicembre 1881.

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un forte sulla vetta del Monte Canarbino presso Spezia, per il presunto importo di L. 975,000. Lavori da eseguire entro 1400 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 97,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione suddetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilochi presso Spezia, per il presunto importo di L. 340,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 34,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dell'apertura del 1° tronco di via Corsica, fra piazza Galeazzo Alessi e via Nino Bixio, per il presunto importo di L. 47,000. Deposito interinale e cauzione definitiva L. 5000, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'alveo del Panaro, Ramo Cavamento, dal tratto compreso tra il confine modenese e la fornace Canonici a Santa Bianca, per la presunta somma di lire 140,100. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria detta dei Ragni, nel territorio di Vinadio, della lunghezza di m. 3083, per il presunto importo di L. 58,466.28. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 1700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3500 idem.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Ceresole d'Alba, avrà luogo un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada da Alba a Carmagnola per Sommariva Perno e Ceresole, della lunghezza di m. 24,600, per il presunto importo di L. 127,219.55. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 15,000.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di prolungamento del Molo occidentale del porto di Porto Maurizio, per una lunghezza di m. 100, in diminuzione dell'importo di L. 129,430.26, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Scicli (provincia di Siracusa) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada interna Mastranza, per il presunto importo di L. 54,938.81. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2161 in valuta legale, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva in L. 4986 in valuta legale o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Direzione delle costruzioni delle Ferrovie Sarde una fornitura di ramponi per l'armamento del binario.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 2° Elenco).

Blumenthal comm. Alessandro, pres., Milano, L. 5; Benazzo cav. Enrico, vice-pres., id., 5; Fenolio cav. Bernardo, cons. d'amm., id., 5; Barera cav. Saverio Emilio, id., id., 5; Paladini comm. Cesare, id., id., 5; Tortarolo cav. Pietro, id., id., 5; Medin cav. Stefano, seg. capo del Cons., id., 12; Ariberto di Belgioioso, seg., id., 3,50; Magnani Zaccheo, cont., id., 1; Bianchini Antonio, id., 1; N. N., id., 1; N. N., id., 1; Ghelfi Domenico, isp. san., Piacenza, 2; Miretti Tommaso, econ., Torino, 2; Pellari Pietro, sott'econ., id., 1,50; Tommasi Agostino, cont., id., 1; Giannini Antonio, capo staz., Serravalle Tosc., cent. 50; Papa Gregorio, econ., Torino, 2; Gamagnolo dott. Giuseppe, isp. san., Alessandria, 2; Parassole dott. Carlo, med. del cons., id., 1; Casoletti dott. Leopoldo, id., id., 2; Marchi dott. Antonio, isp. san. suppl., Udine, 2; Sguazzi dott. Bartolomeo, med. del cons., id., 2; Massardi Giuseppe, capo staz., Busto Arsizio, 2; Zucarelli Francesco, imp., id., 1; Raboni Selinguerra Tofillo, ass., id., 1; Lorenzetti Cesare, imp., id., 1; Santambrogio Domenico, cent. 50; Kossuth ing. Luigi Teodoro, ff. di capo traz. e mat., Torino, 10; Mennyey Francesco, capo della cont., id., 4; Squarise Giuseppe, isp., id., 4; Lettel Francesco, isp., id., 2; Taroni Ettore, capo staz., Valle, 1; Luciano Bernardo, ass., id., cent. 50; Carmagnola Giovanni, manov., id., 30; Beretta Achille, ass., id., 60; Devalle Costantino, guard. ecc., id., 50; Massa Pietro, capo staz., Bordighera, 50; Littardi Giovanni, imp., id., 50; Maloberti Angelo, ass., id., 25; Colombo Giacomo, imp., id., 50; Gittardi Pietro, appl., Milano, L. 1; Lucatello Alfondo, id., id., 1; N. N., id., id., 1; Failla E., id., id., 1; Bonetti Camillo, id., id., 1; N. N., id., cent. 50; Carbone G., cont., id., 1; Confalonieri A., appl. avv., id., 1; Barbavara comm. Antonio, capo div. mov., id., 10; Bonazzi Luigi, isp. princ., id., 3; Rossi cav. Emilio, isp., id., 3; Vismara Pietro, isp., id., 3; Cereda Agostino, id., id., 3; Mayr Ottone, capo uff., id., 2,50; Letracco Andrea, capo staz., Spezia, cent. 50; Navalini Guglielmo, gest., Sarzana, 50; Medri Romeo, Spezia, 50; Farullo Ettore, sotto capo staz., id., 50; Franzi Amedeo, imp., id., 50; Orselli Raffaele, id., id., 50; Gantini Giuseppe, id., id., 25; Ferrabò Carlo, id., id., 25; Felici Alberto, id., id., 50; Dazzi Giovanni, id., 25; Dapozzo Emanuele, imp., id., 50; Rossetti Domenico, capo staz., Asti, L. 1; Porcellana Michele, imp., id.; cent. 50; Bini Felice, id., id., 50; Andrito Michele, id., id, 50; Artusio Giuseppe, id., id., 50; Bendoni Augusto, sotto capo staz., id., 75; Visetti Augusto, imp., id., 50; Carbonelli Domenico, sotto capo staz., id., 75; Lusana Luigi, gest., id., 50; Ducro Tommaso, capo staz., Isola d'Asti, L. 2; Bertolini Emilio, ass., id., 1; Zandrino Secondo, g. ecc., id., cent. 50; Rosso Carlo, id., id., 50; Poscol Giovanni, manov., id., 50; Rosso Pietro, id., id., 50.

Totale . . .	L.	144.90
» 1° Elenco	»	108.00
Totale . . .	L.	252.90

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal 3 al 9 dicembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	550,499.77	380.71
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	399,302.70	276.14
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 151,197.07	+ 104.57
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	23 119,548.53	15,988 62
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	21,053,045.10	14,559 51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+2,066,503.43	+142911
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,220.—	229,275.91	187.92
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	209,983.00	182.28
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	+ 19,274.91	+ 5.64
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,177.89	8,785,696.99	7,458.84
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.55	8,219,840.22	7,138.07
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 26.34	+ 565,856.77	+ 320.77

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	29,413,05	12,672,28	9,117,04
Piccola Velocità	8,415,88	424,23	3,845.28
Totali . . .	37,828,93	13,096,51	12,962.32

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal 28 ottobre al 3 novembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	668,703.68	20,799.31
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	555,928.91	17,244.33
Differenza (in più . . .	—	112,774.77	3,554.98
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 3 9.bre 1880 . .	1,681	25,378,606.06	17,940.32
Periodo corr. 1879	1,674	23,722,327.49	16,793.60
Aumento	7	1,656,278.60	1,146.72
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,304.10	52,541.82	6,394.07	73,239.99
Bagagli e cani . .	173.69	1,088.42	200.60	1,462.71
Merci a grande vel.	1,168.10	5,566.76	435.77	7,170.63
Merci a piccola vel.	8,789 43	34,438.36	3,026.56	46,254.35
Introiti diversi . . .	531.92	692.71	344.71	1,569·34
Totale . . .	24,967.24	94,328.07	10,401.71	129,697.02

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto pei lavori da eseguirsi a difesa della sponda sinistra del Tevere fra i chilometri 52 e 53 della Linea ROMA-ORTE.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'accollo dei lavori da eseguirsi a difesa della sponda sinistra del Tevere fra i chilom. 52 e 53 della linea ROMA-ORTE, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 24 dicembre 1880 al N. 6580, ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile a partire dal giorno 1° gennaio 1881 nell'Ufficio dell'ingegnere Ispettore Capo della 3ª Sezione del Mantenimento situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore di Cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria L. 3000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle del Debito Pubblico Italiano od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 12 gennaio 1881, la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, la quale dovrà contenere la copia dell'elenco dei prezzi allegato al Capitolato e quella della modula trascritta a piè dell'elenco medesimo con la indicazione del ribasso offerto.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione esterna:

Offerta dei lavori da eseguirsi lungo il Tevere fra i Chilometri 52 e 53.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, o di un Ingegnere Capo Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 28 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

Digitized by Google

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del 2° semestre 1880 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno, contro il ritiro della cedola N. 30, a cominciare dal 5 gennaio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Milano*, presso la Banca di Credito Italiano;
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 22 *dicembre* 1880.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.
SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE
CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti*, *Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. Galopin-Süe (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato Friedmann.

Privilegiata Fabbrica di
DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI
della Società Anonima Italiana in **Avigliana** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere Alfredo Nobel, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in Avigliana (Provincia di Torino).

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'Impresa Industriale Italiana ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864 metri quadrati* di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI
Torino, via Finanze, 13.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 12 Gennaio 1881. N.° 2

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

I NUOVI CAPITOLATI GENERALI

PER OPERE PUBBLICHE

Sovra questo importante argomento ci viene trasmesso il seguente scritto, che di buon grado pubblichiamo, facendolo però seguire da alcune osservazioni che l'esame del medesimo ha suggerito ad un egregio nostro amico, molto versato nelle materie giuridiche, e che ci sembrano meritare la seria attenzione dei nostri lettori.

Noi non vogliamo per ora pronunciarci sulla questione, ma crediamo utile ed opportuna la più larga discussione di essa.

La Redazione.

Se le nostre informazioni sono esatte, il Consiglio di Stato avrebbe compiuto l'esame commessogli di un progetto di nuovo Capitolato generale per lavori ferroviarii, il quale fra breve servirà di fondamento ai contratti da farsi, e si applicherà naturalmente a tutti i rami delle pubbliche costruzioni.

Il Consiglio di Stato avrebbe posta come base della risoluzione di tutte le questioni relative all'esecuzione dei contratti di appalto di opere pubbliche una clausola, secondo la quale il Consiglio superiore sarebbe l'arbitro esclusivo, e senza appello, fra il Governo e gli appaltatori; con qualche peculiare disposizione esplicativa anche per regolare la composizione normale di questo supremo Collegio arbitrale.

Noi non possiamo dissimularci la gravità di tale proposta, la quale modificherebbe sostanzialmente il nostro ordinamento giuridico, ricostituendo in modo meno corretto, perchè meno diretto ed aperto, una eccezionale giurisdizione per un ramo del *Contenzioso amministrativo*.

L'on. Mantellini, avvocato generale erariale, propose già e svolse in parecchie memorie a stampa un principio siffatto. Noi però credevamo che il Consiglio di Stato avrebbe fatto giustizia di tale principio, il quale ci pare in contraddizione colla nostra legislazione, e tale, ad ogni modo, da non poter essere stabilito altrimenti che per legge.

Nè sarebbe da dire efficace in sè stesso il sottrarre ai giudici ordinarii le contese fra appaltatori e Governo, rispetto alla tutela dei legittimi interessi dell'Amministrazione; imperocchè il contratto di appalto per lavori pubblici è fondato sul progetto, e si eseguisce sotto la direzione degli ufficiali dello Stato.

Il progetto è fatto bene, nel più ampio e comprensivo valore della parola; e se la condotta dei lavori sarà buona e corretta in ogni senso, le liti spariranno quasi tutte; o se ne susciterà pure talun appaltatore cavilloso, il Governo le vincerà. Le Società dell'Alta Italia e delle Meridionali hanno costrutto molto, le Meridionali costruiscono tuttora; nè udimmo mai le rispettive Amministrazioni dolersi di molteplicità di liti, nè di troppo frequenti decisioni contrarie.

Ci ricorda anzi di aver visto un resoconto delle liti delle Meridionali pel servizio delle costruzioni, pubblicato dall'egregio Direttore generale comm. Borgnini, e di aver constatato come esse fossero ben poche, ed in gran parte finissero o per equo componimento, o con vittoria della Società.

Che se progetti e direzioni sono difettosi, non ci è utilità alcuna nel mutare la giurisdizione, davanti alla quale si debbono risolvere le contese relative all'esecuzione dei lavori. Le contraddizioni fra i patti e documenti contrattuali e la realtà dei fatti, che sono, si può dire, lo stato

normale delle cose, quando si appaltano ed eseguiscono progetti male studiati od incompleti; la incongruità dell'esercizio di diritti esclusivamente per una parte, in un contratto essenzialmente bilaterale, ch'è il caso normale quando la direzione dei lavori non dirige bene, non risolve a tempo, non si regola secondo le esigenze razionali e conformi all'arte nello svolgimento di cantieri e lavori, e non paga a tempo: tutto ciò si sconta, si deve scontare, e si sconterà sempre con aumento di compensi, sia che giudichi la magistratura civile, sia che sentenzino arbitri amministrativi.

L'argomento gravissimo merita, anzi esige una discussione assai ampia: deve estendersi inevitabilmente nell'ordine giuridico ed amministrativo; nè si potrebbe istituire e svolgere tale esame, senza possedere i precisi termini in cui saranno formulate le idee del Consiglio di Stato sul nuovo ordinamento dei contratti di appalto, in quanto concerne la previsione di contese nella loro esecuzione.

A noi piace però fin d'ora osservare che, volendo ricostituire in parte il Contenzioso amministrativo, si avrebbe a ricostituire schiettamente, senza sotterfugio, con un atto legislativo; poichè con una legge fu soppresso, nè un regolamento può mutare le leggi esistenti.

E per quanto concerne lo scopo vero che si vorrebbe raggiungere col sottrarre ai giudici civili le contese sulla esecuzione dei lavori pubblici fra appaltatori e Governo, per evitare le numerose liti quasi sempre perdute, noi pensiamo che il risultato sarebbe piuttosto quello di curare un sintomo non essenziale, lasciando stare il male più grave, a cui meglio varrebbe ovviare migliorando l'organo esecutivo che è difettoso, e i cardini dei procedimenti dello Stato che non lo sono meno, con che sparirebbero anche i sintomi che spaventano i patrocinatori delle liti del Governo.

Ecco ora le osservazioni dell'amico nostro, che abbiamo da principio accennate:

Certamente il tema è gravissimo ed esige ampia discussione e disamina; ma, per ciò appunto, come anche riconosce l'egregio autore dello scritto sovra riferito, bisognerebbe, per emettere un giudizio qualsiasi, conoscere i termini del nuovo Capitolato generale in questione; essendochè soltanto dal suo complesso e dal tenore preciso dell'accennata disposizione di massima risulterebbe la sua legalità e portata.

Considerata, peraltro, la cosa in tesi generale, non ci pare che, così senz'altro, si possa condannare il sistema. In primo luogo, passa un divario grandissimo fra il ripristinamento di una giurisdizione speciale, ossia l'instituzione quasi di un Foro privilegiato, ed una clausola contrattuale, sia pur dessa generalissima e produttiva di effetti in un ramo di affari dei più importanti, quale si è quello delle pubbliche costruzioni; imperocchè tal clausola, cioè il patto compromissorio, non sarebbe mai se non il risultato della libera accettazione di chi contratta collo Stato, facendosi assuntore delle opere pubbliche.

Ora, se il Governo ha diritto, anzi dovere, di studiare ed imporre nei propri Capitolati tutte quelle condizioni e cautele che meglio ravvisa opportune a tutelare il suo interesse, che è quello dei contribuenti, perchè non potrà anche per patto espresso convenire sulle modalità di giudizio onde ottenere maggiori garanzie, semplicità, speditezza ed economia?

In secondo luogo poi, la clausola compromissoria generale, perfezionata colla designazione del supremo Consesso che sarebbe chiamato ad applicarla, produrrebbe essa in realtà i gravi inconvenienti temuti? Questi inconvenienti già si comprende che si prevederebbero o per difetto d'imparzialità, ovvero di competenza, specialmente in certi ordini di questioni eminentemente giuridiche.

Ma nè l'uno, nè l'altro di questi timori ha, a nostro avviso, ragione di sussistere; mentre un Corpo quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici, composto di un numero considerevole di funzionarii che sono all'apice della carriera; che svolge le sue attribuzioni in una sfera elevata ed indipendente dalla gestione normale; che, infine, facilmente si presta ad una sostituzione periodica di quelli fra i suoi membri che sarebbero chiamati a costituire il Tribunale arbitrale, offre le desiderabili guarentigie; nè si deve credere che il Consiglio di Stato avrà mancato nel suo progetto di escogitarne delle speciali, come l'ugualianza dei litiganti e la particolarità della materia lo esigono. Ad ogni modo poi, contro le sentenze arbitrali ogni rimedio non è precluso, rimanendo sempre (ove la clausola sia veramente in termini tali da escludere la Cassazione) l'azione in revocazione o per nullità.

Chè, se nel Consiglio superiore dei lavori pubblici non manca la guarentigia della imparzialità (anzi questa deve emergere più spiccata nella delicata posizione di un Consesso che siede a lato del Potere esecutivo), niun dubbio poi si potrebbe elevare in quanto alla competenza. Infatti, tutte le questioni che nascono dalla esecuzione dei pubblici lavori sono generalmente di una spiccata indole tecnica, e nessuno può essere meglio in grado di apprezzarla di chi, per corredo di scienza e di pratica, e possedendo colla massima precisione ogni elemento di fatto, è, per così dire, il giudice naturale dell'affare. I punti di diritto in siffatte controversie sono sempre subordinati al lato tecnico, od almeno hanno col medesimo tale connessione, che ne son quasi inscindibili. Comunque poi l'elemento giuridico non farebbe mai difetto, sia per l'intervento dei patrocinanti delle parti, sia perchè anche un consulente legale potrebbe sedere nel Collegio arbitrale.

Del resto, l'instituto del quale ragioniamo non sarebbe nuovo. Tacendo delle vere e non poche giurisdizioni speciali, che, per necessità delle cose, si impongono (come, fra gli altri, ne dà esempio il Consiglio di Stato e la Corte dei conti), vediamo che generalmente le grandi Amministrazioni inscrivono nei loro Capitolati la clausola compromissoria; ed anche, in assenza della medesima, danno la preferenza all'arbitramento. In Inghilterra, le questioni ferroviarie sono devolute ad un Comitato speciale. Lo stesso si pensa di fare in Germania; e l'instituzione di una Commissione internazionale per l'arbitramento fra le Amministrazioni ferroviarie fu acclamata nella Conferenza di Berna per la unificazione della legislazione sui trasporti per strade ferrate. Infine, lo stesso principio testè raccomandarono le grandi Amministrazioni delle ferrovie italiane al Governo nel

concretare le loro osservazioni sul progetto di Codice di commercio.

Egli è che in una materia tutta speciale, quale si è quella delle strade ferrate e dei lavori pubblici, che sempre maggiormente si svolgeranno nel nostro paese, si sente il bisogno di premunirsi contro le facili questioni che spesso ne paralizzano l'andamento, e di essere giudicati da chi veramente è addentro nella materia ed è forse meglio in grado di non sempre attenersi al *summum jus*, il quale non di rado è *summa injuria*, come troppo bene sel sanno Corpi morali, Governo e pubblico, che si spesso dovettero pagare ed accettare come collaudabili lavori pessimamente eseguiti.

« Giovani sostituiti non ponno stare a paro d'avvocati principi, che nelle cause per milioni non mancano di essere arruolati a loro difesa dagli impresarii »: ha detto amaramente l'avv. Mantellini nella sua Relazione sulle regie Avvocature erariali per l'anno 1879. Il parere di questo giureconsulto sui nuovi Capitolati per appalti di costruzioni di strade ferrate non lo abbiamo sott'occhio; e le poche parole surriferite non abbisognano di commento. Pur troppo, nelle cause fra la pubblica Amministrazione e le Imprese che si agitano avanti i Tribunali ordinarii, la situazione delle parti non si bilancia: il fascino degli avvocati principi è grande.

Siffatti inconvenienti dovrebbero invece sparire davanti ad un Consesso che, guidato nei suoi apprezzamenti da criterii tecnici ed amministrativi, e quasi istintivamente funzionando da amichevole compositore, definirebbe le vertenze senza clamori, dando anche vita ad una giurisprudenza pratica autorevolissima, che ora invano si desidera con cinque Corti di Cassazione.

E qui terminiamo, non senza ancora riconoscere, come fece legittimamente l'autore dello scritto, la necessità di preoccuparsi dell'argomento gravissimo; perocchè, se riforma si vuol fare, dev'essere circondata da ogni miglior guarentigia. Importa quindi che la discussione abbia luogo con piena cognizione di causa; al qual uopo qui ci basta di maggiormente richiamare l'attenzione dei pratici, aggiungendo queste nostre alle osservazioni che precedono.

Avv. G. E. G.

LE POSTE ITALIANE NEL 1879

La 15ª Relazione sopra il servizio postale dell'anno 1879, presentata testè alla Camera dei deputati, è divisa in sei parti, cioè:

Ordinamento generale dell'Amministrazione e risultati generali del servizio per l'interno e per l'estero; trasporto delle corrispondenze, nuovi Uffizii, servizio rurale, e franchigia; servizio postale e commerciale marittimo, Valigia delle Indie; Uffizii ambulanti, servizio dei vaglia; rendite e spese; statistica.

Nell'anno 1879, gli oggetti consegnati all'Amministrazione delle Poste italiane furono in numero di 343,812,669, con un aumento di 9,109,723 sull'anno precedente; le lettere nel 1879 furono 143,587,709, con un aumento di 8,686,399 sul 1878. Il numero delle lettere affrancate fu di 131,856,690, con un aumento sul 1878 di 8,454,072; di quelle non franche fu di 5,533,226, con un aumento sul 1878 di 329,208. La proporzione fra le lettere franche e quelle non franche, che nel 1878 era di 4.75 per ogni cento, scende pertanto a 4.19 per cento. Le lettere raccomandate nel 1879 furono 6,173,603, le quali fruttarono, oltre la tassa progressiva in ragione del peso, un utile di L. 1,852,080 90 derivante dalla tassa fissa di 30 cent. per ogni oggetto raccomandato: nel 1878, le lettere raccomandate non furono che 5,610,186. Le lettere assicurate nel 1879 furono 24,144 pei L. 21,653,381.

La provincia di Roma è quella che diede maggior numero di assicurate, e in cui si verificò un aumento notevole rispetto all'anno precedente.

I compensi pagati nel 1879 ascesero a L. 2850. Non vi fu smarrimento di lettere assicurate con dichiarazione di valore.

Le cartoline postali nel 1879 furono 19,889,464, con un aumento sul 1878 di 2,645,664; di queste, 18,217,025 erano semplici, 1,672,430 doppie.

Una diminuzione, sebbene leggerissima, si è verificata invece nel 1879, di fronte al 1878, rispetto alle stampe.

Nel 1879 esse furono 143,729,598, con una diminuzione in confronto al 1878 di 213,366. La diminuzione accennata si riscontra nelle stampe non periodiche, che sono aumentate di 2,888,988.

Vuolsi tener conto della circostanza, che per le stampe periodiche col sistema degli abbonamenti, non può ritenersi esatta la statistica, la quale deve desumersi dalle dichiarazioni degli editori, e queste non concordano sempre colle spedizioni oscillanti in più od in meno, ma molto spesso in più.

Le corrispondenze di ogni genere distribute a domicilio nelle città ove l'Amministrazione può mantenere portalettere, furono, nel 1879, 127,783,817, con un aumento sul 1878 di 9,498,413.

Le lettere che per varie cause non poterono essere recapitate ferono, nel 1879, 812,267.

Nel 1879, tre nuovi Stati vennero a far parte dell'Unione universale delle Poste: le Isole Leeward (piccole Antille), il Principato di Bulgaria, e la Repubblica del Perù.

Il cambio epistolare coll'estero si è accresciuto notevolmente. Circa il trasporto delle corrispondenze ebbesi un sensibile sviluppo, in pro del quale fu messo a contribuzione un nuovo elemento: le *tramvie*. L'aumento pel percorso giornaliero è stato di chilometri 2,346, e così di chilometri 856,290 all'anno, con una maggiore spesa di L. 101,893.27.

Anche gli Ufficii postali ebbero nel 1879 un sensibile sviluppo, essendo stati portati da 3200, che erano nel 1878, a 3272. Cosicchè furono istituiti numero 72 nuovi Uffizii.

Tutti i Comuni del Regno che non sono dotati di Ufficio, e molte frazioni di quelli che ne sono provvisti, soprattutto i suburbi delle grandi città, spediscono le loro corrispondenze a mezzo di agenti rurali.

Anche in quest'anno il servizio in discorso ebbe, compatibilmente coi fondi stanziati in bilancio, un notevole sviluppo: ne son state dodate 162 località, con un aumento di 29 agenti e con la maggiore spesa di L. 27,201.83.

Nessuna variazione fu portata alle leggi, che regolano la trasmissione del carteggio ufficiale in esenzione delle tasse postali. Le contravvenzioni accertate sono state in numero di 13. Le corrispondenze ufficiali che furono aperte e restituite ai mittenti, perchè mancanti di affrancamento e di contrassegno, sono state 4435; ma in queste corrispondenze vi è stata sempre una sensibile diminuzione.

Il Governo non trascurò nessuna circostanza per favorire, compatibilmente con le risorse economiche, la istituzione di nuove linee di servizio postale e commerciale marittimo, maseime nel Mediterraneo, ovre gli Italiani salirono un tempo a si alto grado di potenza.

L'accordo fra le Società Rocco-Piaggio e Lavarello, per eseguire viaggi celeri quindicinnali fra Genova e l'America del Sud, moltiplicò le dirette e regolari comunicazioni con la madre-patria della numerosa colonia italiana che risiede a Rio del Plata; la istituzione, per parte della Società Florio, di viaggi fra Palermo e Nuova-York, aprì nuovi sbocchi ai nostri prodotti, e ci allacciò direttamente agli Stati-Uniti d'America.

Lo scoppio della peste bubbonica in alcuni distretti della bassa Russia arrestò per qualche tempo la corrente commerciale fra i nostri porti e gli scali del Levante, avendo il Governo ordinato che le navi provenienti dal Mar Nero e dal mare d'Azoff fossero sottoposte ad una quarantena di 7 giorni.

Poi la quarantena venne portata a 20 giorni, ed estesa alle provenienze della Grecia, del Montenegro e dell'Impero ottomano, compresi l'Egitto, Tripoli di Barberia e Tunisi.

Alcuni viaggi furono quindi sospesi; ma cessato nell'aprile il terribile flagello, vennero revocate le misure quarantenarie. Durante le quarantene, si verificarono alcuni sinistri marittimi, a danno specialmente della Società Florio: i piroscafi più danneggiati furono il *Peloro*, *Drepano* ed *Ortigia*.

Durante l'anno, le Società Florio e Rubattino accrebbero di sei piroscafi le loro flotte. La Società Florio si accrebbe dei piroscafi *Venezia*, *Egadi* e *Marsala*; e la Società Rubattino, dei piroscafi *Cipro*, *Manilla* e *Singapore*.

Si verificò un notevole aumento nel servizio passeggieri, merci e numerario in tutte le linee esercitate dalla Società Rubattino, e in quello del Levante affidato alla Società Florio.

Il servizio della Valigia indiana procedè regolarmente, e non ha dato luogo a nessun fatto notevole.

Nel febbraio 1879, venne istituito il terzo servizio postale ambulante sui piroscafi applicati alla linea Arona-Magadino. Dal primo ottobre successivo, gli ambulanti, che per l'innanzi limitavano il loro servizio fra Torino e Modane, si prolungarono da una parte a Bologna e dall'altra a Genova.

Col primo novembre venne poi istituito l'ambulante Bologna-Pontebba.

Nel corso dell'anno, si ebbe a deplorare l'incendio di una vettura postale.

Il servizio dei vaglia presentò nel 1879 un considerevole aumento sugli anni precedenti, sia rapporto al numero dei vaglia emessi, che alle somme depositate.

Nel 1889 furono diffatti emessi dagli Uffizii postali del regno, da quelli italiani all'estero e dai regi Consolati, 3,903,960 vaglia, per l'importo di L. 469,741,277.28, e ne furono pagati 4,088,950 per l'importo di L. 481.895,479 99, costituendo così un complessivo movimento di lire 951,636,757.27, cioè di quasi un miliardo. La differenza in più pel 1879, in confronto del 1878, fu per gli *emessi* di num. 131,166 per L. 18 milioni 355,115.31; per i pagati, di numero 143,223 per L 21,808,161.21.

Il servizio dei vaglia fruttò nell'anno 1879 all'Amministrazione L. 2,546,566 28. Le perdite sofferte durante l'anno ascesero appena a L. 27,674.

Anche nel 1879 le rendite postali presentarono complessivamente un aumento in confronto di quelle verificatesi nell'anno precedente. Si ha difatti che, mentre nel 1878 le rendite furono di L. 26,117,374.09, nel 1879 furono di lire 26,998,784 88, cioè una differenza in più di L. 881,410.79.

I maggiori aumenti si riscontrarono principalmente nella provincia di Milano, ed in seguito in quelle di Napoli, Roma, Bari, ecc

Le spese dell'Amministrazione postale ascesero alla somma di L. 23 659,071.70, con un aumento su quelle del 1878 di L. 653,305.11. (*Diritto*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Ministero dei lavori pubblici ha pronunziato il suo verdetto sulla questione del tracciato della linea Novara-Pino, scegliendo il *tracciato lacuale*.

Mentre ci rallegriamo di questa determinazione, che, suggerita ai competenti Consessi da elevate considerazioni d'interesse nazionale, ha l'intento di attirare il commercio internazionale sul nostro territorio colle agevolezze delle condizioni di esercizio, siamo lieti di sapere che anche gl'interessi della regione lombarda furono presi in considerazione, e che ad essi contemporaneamente sarà provveduto colla progettata linea Gallarate-Laveno per Ternate e Besozzo, essa pure sancita nell'esame fattone dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sappiamo che, in attesa di queste decisioni, la Direzione tecnica, con lodevole iniziativa, ha già intrapresi i tracciamenti definitivi, gli studii di esecuzione e le pratiche di espropriazione in alcune tratte della linea; ed abbiamo quindi ragione di credere che gli appalti dei lavori dell'intero tratto di linea ora approvato, potranno essere effettuati fra breve.

Esprimiamo ancora una volta la lusinga che all'attività della Direzione tecnica, istituita dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, corrisponderà previdente, sollecito ed efficace con larghi ed opportuni provvedimenti il Ministero, dei lavori pubblci; e che la costruzione di questa linea, richiesta urgentemente dagl'interessi del paese e da obblighi internazionali, potrà procedere con alacrità e compiersi con sollecitudine, in modo da evitare i danni ed i sacrificii che il ritardo nella sua esecuzione non mancherebbe certo di recare al paese.

><

Circa il risultato della riunione tenutasi a Genova il 3 e 4 corr. dalla Commissione tecnica delegata all'esame del *Block-System* inventato dal prof. Ceradini, sappiamo che i componenti la medesima furono unanimi nel tributar lode al carattere eminentemente pratico di quella invenzione, giudicandola preferibile a tutti gli altri *Block-System* finora sperimentati: e quindi tale da potersene consigliare l'applicazione a quelle linee di grandissimo movimento, ove un *Block-System* qualunque può ritenersi necessario.

Non può però sfuggire ad alcuno quanto debba influire a ben giudicare il detto sistema la scelta della linea sulla quale deve farsi l'esperimento; imperocchè, considerati gli apparati relativi dal lato fisico, troviamo ch'essi sono sottoposti all'azione di correnti che non ponno a meno di variare, a seconda dello stato igrometrico, pei fili conduttori attraverso le gallerie, alcune delle quali non sono munite di canapi nei quali il conduttore è isolato. Oltrecchè la molteplicità dei treni vale a rendere più concludente l'esperimento.

Non possiamo dubitare che l'on. Ministro dei lavori pubblici sarà per accogliere le conclusioni della Commissione, e che perciò si potra in breve vedere il sistema Ceradini applicato su grande scala.

><

Nei giorni 7 ed 8 corr., presso l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia in Milano, si tenne l'annunciata conferenza dei Capi dei diversi Servizii, allo scopo di concretare un progetto per l'attuazione del servizio economico, secondo i concetti della Relazione Benazzo, su tutte le linee di poca rendita e di troppa spesa d'esercizio.

Sappiamo che si sta ora elaborando il relativo rapporto da rassegnarsi al Ministero,

><

Presso l'Amministrazione medesima sono pure cominciate il 10 corr. le annunciate conferenze per la unificazione dei segnali sulle tre grandi reti ferroviarie dell'Alta Italia, Meridionali e Romane, conferenze che per l'importanza dell'argomento dureranno alcuni giorni.

Il Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie ha deliberato, salva l'approvazione superiore, che gli assegni gravanti le spedizioni vengano d'ora in poi tassati di un 1|2 per cento, anzichè per percorrenza, in ragione di ogni migliaio di lire.

Sappiamo che la Commissione, radunatasi il mese scorso in Firenze per fare degli studii intorno alla nostra legislazione ferroviaria, invierà una copia del suo rapporto all'on. avv. Genala, uno dei relatori della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, il quale vuole ampiamente trattare la parte giuridica dell'esercizio ferroviario italiano, in vista anche dello studio che presentemente si fa delle modificazioni da introdursi nel Codice di commercio.

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali sta per stipulare il contratto di appalto dei lavori di costruzione del tronco della linea da Termoli a Campobasso, compreso fra il chil. 12 e la Stazione di Ururi, posta al chilom. 28. Della detta linea sono già appaltati i nove chilometri dal 3 al 12, ed i relativi lavori furono assunti dall'Impresa Basili. I lavori compresi nel tronco dalla Stazione di Termoli al chilom. 3 sono eseguiti in economia dalla Società; e tanto questi, che quelli del tronco seguente fino al chilom. 12 sono convenientemente sviluppati, e procedono con tutta alacrità.

La predetta Società ha completato lo studio dei piani generali delle Stazioni da stabilirsi sul tronco già approvato da Termoli ad Ururi, della suddetta linea Termoli-Campobasso, e li ha rassegnati al Ministero per la superiore approvazione. I detti piani sono tre, e riguardano:

La fermata di Portocannone al chilom. 10 + 230
La Stazione di San Martino in Pensilis al » 15 + 800
La Stazione di Ururi-Montoro al . » 27 + 703

Il tipo 4.o è quello proposto pel fabbricato viaggiatori delle ultime due Stazioni.

Sullo stato di avanzamento dei lavori eseguiti a tutto dicembre dello scorso anno dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la linea da Benevento a Campobasso, riceviamo le seguenti informazioni:

Le opere del 1.o tronco, della lunghezza di oltre 5 chilometri, sono pressochè ultimate, e venne anche iniziata la posa dell'armamento, il quale potrà in brevissimo tempo essere compinto. — Sul secondo tronco sono bene avviati i lavori dei primi 15 chilom. suddivisi in tre lotti. Pel quarto lotto di lavori a compimento del secondo tronco, il quale termina al chilometro 27; e per quelli del terzo tronco, compreso fra il chilom. 27 ed il chilom. 61 + 270, la Società ha invitato varii impresarii a presentare le loro offerte, rispettivamente pel 10 corr. e pel 10 del prossimo febbraio. — Finora l'importo dei lavori eseguiti ammonta a L. 800,000. Durante il mese di dicembre, furono occupati, in media per ciascun giorno di lavoro, N. 1500 operaj.

La Direzione tecnica governativa di Taranto, incaricata degli studii della linea da Zollino a Gallipoli, ha sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici il progetto di esecuzione del terzo tronco della ferrovia predetta, compreso fra i chil. 17 + 300 e 28 + 200. Il tronco è lungo m. 10,900, ed il relativo importo è di L. 408,900 (esclusi l'armamento, la massicciata ed il materiale fisso delle Stazioni). Il progetto presentato comprende due Stazioni: una per gli abitati di San Nicola e Chiesanova, l'altra per Alezio.

Come è noto, con R. Decreto del 23 maggio dello scorso anno, venne fatta la concessione alla Provincia di Modena della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Sassuolo per Modena a Mirandola, e della diramazione per San Felice a Finale.

Al fine di provvedere alla costruzione della detta linea, la Provincia di Modena ha stipulata, in data del 20 dicembre scorso, una Convenzione con la Impresa rappresentata dai signori cav. Alberto Mercier, Emilio Bacolari ed Antonio Mazzorin, la quale si assume l'obbligo di provvedere alla esecuzione di tutti i lavori necessarii a mettere la linea in istato di regolare esercizio, nonchè alla provvista e fornitura del materiale mobile e fisso, relativo all'esercizio stesso ed all'arredamento delle Stazioni e fermate.

La costruzione della linea e la provvista del relativo materiale sono concesse alla Impresa suindicata al prezzo fisso (*forfait*) di L. 5,352,000.

La Convenzione sovraccennata venne già approvata, per quanto riguarda la Provincia, dal sig. Prefetto di Modena; ma la medesima non sarà ritenuta obbligatoria per la Provincia stessa, se non dopo la sanzione del Governo, il quale deve concorrere per 6|10 della spesa totale.

Sappiamo che furono presi concerti preliminari fra le Amministrazioni ferroviarie e le Società di navigazione Rubattino e Florio per l'attuazione di un servizio cumulativo ferroviario marittimo. Si spera di poter quanto prima concludere apposita Convenzione, nella quale sarà pure compreso il servizio cumulativo colle ferrovie Sarde.

Col giorno d'oggi viene attivata sulla linea Buffaloria-Cosenza la terza corsa di treni, alla quale abbiamo accennato nel nostro numero precedente.

Con ciò Cosenza è messa in più diretta comunicazione colla Capitale, alla quale d'ora in avanti si potrà giungere in 30 ore di viaggio. Da Roma poi a Cosenza si impiegheranno 26 ore e mezzo.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetta la gara per la fornitura di 30,000 tonnellate di carbone grosso inglese destinato al porto di Venezia, e di tonn. 8,000 dello stesso carbone destinato al porto di Savona. La presentazione delle schede dovrà farsi entro il 22 and., ed il loro dissuggellamento avverrà il successivo giorno 24.

La detta Amministrazione ha pure diramato gli inviti per la provvista del materiale rotabile di dotazione della nuova linea Novara-Pino, e precisamente per:

N. 6 locomotive a 6 ruote accoppiate e relativi tenders;
» 6 dette ad 8 ruote accoppiate e relativi tenders;
» 150 carri scoperti per merci;
» 100 carri coperti per merci e bestiame;
» 10 carri da bagagli;
» 10 carrozze di I classe;
» 10 » miste di I e II classe;
» 24 » di III classe.

La gara per i carri e le carrozze avrà luogo il 27 corr., e ad essa non sono ammesse che le Ditte nazionali; quella per le locomotive, alla quale furono invitate Ditte nazionali ed estere, si terrà il 31.

><

Diamo, secondo il solito, il risultato degli esperimenti d'asta per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie, tenutisi dal 1 al 10 del corrente mese:

4 *gennaio* — Primo incanto pel tronco da Avellino al chilometro 6.720, della ferrovia Benevento-Avellino — Deliberato provvisoriamente ai sig. Rebecchi Raffaele col ribasso del 21.25 p. 0[0 — La somma di appalto da L. 812,497 fu perciò ridotta a L. 639,841.39. I fatali scadono il 26 corrente.

7 *gennaio* — Primo incanto pel tronco S. Bernardino-Fara, della ferrovia Novara-Varallo — Deliberato provvisoriamente al sig. Nai Carlo, col ribasso del 6.10 p. 0[0 — La somma di appalto da L. 210,210 fu ridotta a L. 197,387,19. I fatali scadono il 28 corrente.

8 *gennaio* — Fatali pel tronco Sicignano-Galdo, della linea Sicignano-Castrocucco. — Deliberato provvisoriamente al sig. Avogadro ing. Giovanni, coll'ulteriore ribasso del 5 0[0 sulla somma di deliberamento del primo incanto, la quale da L. 2,487,966.25 fu ridotta a L. 2,363,567.94. — L'asta definitiva avrà luogo il 31 corrente.

8 *gennaio* — Fatali pel tronco Reggio-Villa San Giovanni, della linea Reggio-Castrocucco. — Deliberato provvisoriamente al sig. Menotti Carlo, coll'ulteriore ribasso del 5.35 0[0 sulla somma di deliberamento del 1° incanto, la quale da L. 1,575,873.86 fu ridotta a L. 1,491,564.61. — L'asta definitiva avrà luogo il 31 corrente.

10 *gennaio* — Primo incanto pel tronco Adria-Loreo, della ferrovia Adria-Chioggia — Deliberato provvisoriamente al sig. Girondi Giacomo, col ribasso del 34.51 0[0 sulla somma di appalto, la quale da L. 374,821 fu ridotta a L. 245,470.27. — I fatali scadono il 31 corrente.

><

Come abbiamo annunziato in uno dei precedenti numeri, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Sarde ha nominato a Direttore dell'esercizio l'ing. cav. Martinolo. Ora possiamo aggiungere che il suo predecessore, l'ing. cav. Luigi Polese, molestato da quasi un anno da un malore côlto sui lavori, dovette ritirarsi dal posto, che le sue condizioni di salute non gli permettevano più di occupare con quell'assiduità ch'egli sempre dimostrò. Infatti, le Ferrovie Sarde devono molto a questo egregio ingegnere, che, dapprima quale Ispettore dell'esercizio presso l'Impresa Semenza, indi quale Direttore, fondò si può dire l'esercizio delle linee Sarde in tempi assai difficili, massime quando erano divise in due sezioni,

All'ing. Polese si deve pure la Stazione di Cagliari, ch'è senza dubbio il più bell'edificio che esista sulle Ferrovie Sarde, e che farebbe ottima figura anche sul continente.

Noi non possiamo quindi che augurare al detto ingegnere di potersi in breve ristabilire in perfetta salute, per poter di nuovo applicare il suo sapere e la sua esperienza ad altri non meno importanti lavori sul continente.

><

Dalla Ragioneria centrale delle dette Ferrovie ci pervenne un esemplare della Statistica delle medesime per l'anno 1879, che fa seguito a quelle di cui abbiamo trattato qualche numero addietro.

Lodando frattanto la sollecitudine di questa nuova pubblicazione, ci proponiamo di occuparcene, come di consueto, in un prossimo numero.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni circa affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Ha ritenuta ammissibile la Convenzione stipulata dall'Amministrazione governativa cogli eredi Camozzi circa acquisti di terreno di loro proprietà per l'eseguimento dei lavori di costruzione del tronco Camerlata-Como, della ferrovia Camerlata-Chiasso;

Ha espresso parere non essere il caso di applicare la multa, nella quale sarebbe incorso l'appaltatore Luigi Breda per le opere di compimento del tronco Villarosa-Santa Caterina, delle ferrovie Calabro-Sicule; ed ha ritenuto poi che le domande dell'appaltatore stesso per maggiori compensi non meritino di essere accolte;

Ha dato avviso favorevole all'applicabilità della multa, nella quale sarebbe incorso il cottimista Leopoldo Urbani per il ritardo frapposto alla costruzione di case cantoniere lungo il 1.o tronco della linea Buffaloria-Cosenza (Ferrovie Calabro-Sicule);

Ha ritenuto che possa essere approvato l'atto di sottomissione dell'appaltatore Luigi Medici per componimento delle vertenze fra esso e l'Amminisfrazione governativa, insorte circa l'esecuzione dei lavori del tronco di ferrovia fra Strongoli e Cotrone, della linea Taranto-Reggio.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 3 all'8 gennaio corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Ivrea-Tavagnasco, della ferrovia Ivrea-Aosta (esclusi i fabbricati delle Stazioni e case di guardia, le travate metalliche, la massicciata e l'armamento della via);

Un progetto definitivo per una ferrovia da Fano a Santa Barbara sotto Urbino;

Un progetto per ampliamento della Stazione di Torino del Sangro, nella linea Ancona-Foggia;

Un progetto pei lavori di ampliamento e sistemazione della Stazione di Maccarese, nella linea Roma-Pisa;

Un progetto per lavori occorrenti al completamento

dell'ultimo tratto nell'interno di Rossano, della strada provinciale di 2.a serie dalla Nazionale Silana per Longobucco a Rossano, in provincia di Cosenza;

Ed infine un progetto per costruzione di banca esterna all'argine destro del Po, nella coronella superiore di Vallunga, in territorio di Ferrara.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, adunatosi l'8 gennaio corr., procedeva alla sua costituzione, e confermava rispettivamente nella carica di presidente il comm. senatore Carlo Fenzi, in quella di vice-presidente il comm. Giorgio Maurogordato, ed in quella di segretario l'avv. comm. senatore Edoardo Deodati. Confermava pure a membri del Comitato di sorveglianza i signori consiglieri Sacerdoti, Nobili e Bigatti.

Quindi, dopo aver trattati alcuni affari di interna amministrazione, deliberava:

1° La costruzione della prima parte del progetto per la linea di allacciamento fra la Stazione centrale ed il porto di Napoli, approvato con decreto ministeriale del 24 dicembre 1880, stanziando allo scopo la presunta spesa di L. 523,000;

2° L'impianto di nuovi binarii di deposito per le Officine di Porta al Prato;

3° L'impianto del secondo binario sui tratti Ciampino-Roma e Roma-Portonaccio;

4° L'acquisto di carbone da fabbri e di coke;

5° L'apertura di una pubblica asta per la fornitura di chil. 50,000 d'olio d'oliva pel magazzino di Napoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 dicembre p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento, che proroga di tre mesi il termine per l'inchiesta sull'esercizio delle Strade ferrate del Regno.

Modificazioni alla legge sulle costruzioni ferroviarie. — Il *Pop. Rom.* del 7 dice:

Per autorevoli informazioni ci consta, che la Commissione nominata dagli Ufficii del Senato per esaminare la leggo ferroviaria votata dalla Camera, ha già in massima deliberato di proporre diverse modificazioni, nel senso di renderla più larga e più efficace, e di un'applicazione più facile e spedita.

Ferrovie Meridionali. — Il conte Pietro Bastogi, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, il cav. prof. avvocato Massimiliano Giarrè, membro del Consiglio stesso, il comm. ing. S. Borgnini, direttore generale, e il comm. Celestino Bianchi, segretario del Consiglio delle Ferrovie Meridionali predetot, sono partiti giovedì mattina col treno diretto di Roma e Napoli.

Essi si recano, per le linee di Potenza e dell' Ionio, a Reggio di Calabria, e di là a Palermo, a mettersi, in nome del Consiglio di amministrazione delle Meridionali e delle Calabro-Sicule, a disposizione di S. M. il Re, per accompagnare i Sovrani nel viaggio che stanno per intraprendere in quelle provincie.

Ferrovie Romane. — In relazione a quanto riferimmo nel numero precedente, togliamo dalla *Nazione:*

Nel 31 dicembre decorso, il nostro Tribunale civile pronunziò una sentenza di grande interesse per i possessori di Azioni delle Strade ferrate Romane.

La questione è gravissima: si trattava di stabilire la parte diversa, che alle varie categorie di Azioni rappresentanti il capitale sociale delle Ferrovie Romane sarebbe assegnata nel riparto del prezzo ritratto dalla vendita del patrimonio sociale, secondo la Convenzione di riscatto col Governo, omai approvata dal Parlamento.

Rammentiamo che la Società delle Strade ferrate Romane, quale era costituita al momento del riscatto, traeva la sua origine da quattro Società preesistenti, cioè le Strade ferrate Livornesi, la Maremmana, la Centrale Toscana, e quella delle Romane, che si fusero insieme nel 22 giugno 1864. Le Azioni delle Società preesistenti conservarono i *nomi* e i *diritti* speciali, loro risultanti dai rispettivi statuti.

Così il capitale delle Strade ferrate Romane venne composto:

1° di N. 80,000 Azioni delle Strade ferrate Livornesi, del valore nominale di L. 420 ciascuna, con l'interesse annuo garantito di L. 21;

2° di N. 22,000 Azioni *privilegiate*, di L. 500, rimborsabili alla pari entro 30 anni mediante ammortamento, fruttifere ciascuna L. 30 all'anno;

3° di 223,000 Azioni comuni; delle quali però 16,800 erano state cambiate o erano da cambiarsi colle 10,000 Azioni, di L. 840 ciascuna, già saldate, le quali componevano il capitale della Società della Strada ferrata Centrale Toscana, ed a cui riguardo era mantenuto il privilegio per l'annua rendita di L. 25 ciascuna.

Lunga è la storia delle trattative che precederono il riscatto delle Ferrovie per parte del Governo, e molte furono le questioni cui tal riscatto dette luogo.

Per oggi notiamo che la questione attuale muove da questo articolo della Convenzione del 17 novembre 1873, rimasto approvato con la legge 29 gennaio 1880;

« Art. 8. La Società potrà regolare il reparto della rendita (ceduta dal Governo come correspettivo del riscatto) come meglio crederà e in ragione degli impegni da essa assunti fra le diverse specie di Azioni, sieno o no privilegiate; il Governo rimarrà.... estraneo al detto reparto e a tutte le questioni, ecc. »

Per dare esecuzione a questo articolo, l'Assemblea generale fu convocata e deliberò nel 26 marzo 1877; ma non pare che la sua deliberazione soddisfacesse completamente nessuna delle parti, tantochè nacquero altre questioni, già risolute in parte dai Tribunali, sulla validità di codesta deliberazione e sugli effetti giuridici di essa a riguardo dei diversi interessati.

Fu dietro ciò che alcuni possessori di Azioni privilegiate trentennarie, rappresentati dall'avv. Giovanni Boccini, promossero la questione contro i possessori d'Azioni comuni per far deliberare dal Tribunale sui rispettivi diritti.

La discussione, cui presero parte molti e distintissimi avvocati, durò tre giorni.

La sentenza del 31 dicembre, eliminati i diversi incidenti di procedura sollevati contro il libello introduttivo del giudizio, fece ragione alle domande degli attori, ammettendo il privilegio per le Azioni trentennarie in L. 500 di capitale e in L. 30 di interessi fino al 31 dicembre 1873; ed ammettendo pure il privilegio quanto alle Azioni *Centrali* o Senesi, ma solo quanto al capitale, non quanto agli interessi.

Sappiamo che i portatori delle Azioni comuni interporranno appello da questa sentenza.

— Il *Sole* reca poi la seguente notizia, di cui gli lasciamo la responsabilità:

Il Governo assurdamente esigeva che, pel cambio delle Obbligazioni in Rendita, ogni singolo detentore gli promovesse una lite. Erano noie, perditempo, spese inutili. Ora il Governo è rinsavito. I portatori di Obbligazioni Romane, che volessero cambiarle, non hanno che da inviare una citazione semplice, per via d'usciere, alla Società, chiedente per transazione il cambio delle Obbligazioni in Rendita dello Stato, alla pari, e lo otterranno immediatamente. Colle Obbligazioni si calcolano anche i cuponi non incassati.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La circolazione dei treni, stata interrotta in seguito a frana caduta il 5 corrente fra le Stazioni di Pracchia e Molino del Pallone, a' casello 72, venne ristabilita nella mattina del 9; e per conseguenza fu riattivato completamente il servizio sull'intera linea Pistoia-Bologna, con tutti i treni portati dall'orario generale in vigore.

Ferrovie venete. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia* d'oggi:

Sentiamo che la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha presentato ieri alla Deputazione provinciale una grandiosa appendice alla sua proposta dell'aprile a. p., nella quale è contemplata pressochè tutta la rete veneta, e secondo la quale quella Società assumerebbe la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee ferroviarie: 1. Venezia (o Mestre)-San Donà-Motta-Casarsa-Gemona; 2. Treviso-Motta; 3. Chioggia-Adria; 4. Monselice-Este-Montagnana-Legnago; 5. Udine-Palmanova S. Giorgio-Latisana-Portogruaro-Motta; 6. Oderzo-Conegliano; 7. Vittorio-Belluno-Perarolo; 8. Venezia (o Mestre)-Piove Adria-Ravenna; e 9. Udine-Cividale.

Quanto alla linea Venezia (o Mestre)-Gemona, questa alternativa fra Mestre e Venezia sarebbe posta per la ragione che la Società accoglierebbe anche l'idea di far sì che la linea della Pontebba, anzichè far capo direttamente con Mestre e indirettamente con Venezia, facese capo direttamente a Venezia con un ponte, che, tenendosi alquanto ad occidente da Mazzorbo, venisse a Murano e Venezia sulle Fondamente Nuove, per poi congiungersi colla Stazione ferroviaria di S. Lucia. Lo stesso avverrebbe per la linea Piove-Adria-Ravenna e poi Roma, la quale potrebbe partire direttamente da Venezta, mediante un ponte da Venezia a Fusina.

Lasciando da parte quanto la Società domanderebbe al Governo, essa alle Provincie ed ai Comuni chiederebbe le seguenti condizioni: il sussidio di L. 1500 al chilometro per tutte le linee indistintamente, e che le Provincie domandassero esse la concessione delle linee di IV categoria, per poterla poi cedere alla Società. Per il ponte sulla Laguna ad uso della linea della Pontebba, la Provincia e la città di Venezia dovrebbero aggiungere L. 90,000 annue per 35 anni, e per la linea Piove-Adria-Ravenna L. 60,000 pure per 35 anni, se volessero il ponte anche verso Fusina.

Entro cinque anni tutte le linee dovrebbero essere in piena attività di esercizio, cominciando gradatamente da quella Motta-Portogruaro, che dovrebb' esserlo nel primo anno.

La Società veneta, nell'accompagnare alla Deputazione provinciale la sua proposta, dichiara che essa si ritiene impegnata dal canto suo, ma lascia alla Deputazione la facoltà di farne l'uso che crederà più conveniente al suo interesse, compreso quello di promuovere la concorrenza onde ottenere più vantaggiose offerte.

Ferrovia Udine-Nogaro. — Leggesi nella *Patria del Friuli*:

Gli ingegneri della Società veneta di costruzioni hanno compito in breve tempo uno studio per la strada ferrata *in fieri* da Udine a Nogaro. Se le nostre informazioni sono esatte, la linea si staccherebbe dalla Stazione verso ponente, toccherebbe l'abitato di Lanzacco, attraverserebbe il caseggiato di S. Maria la Lunga, si dirigerebbe verso Palma dal lato di ponente oltre gli spalti, devierebbe presso Bagnaria, e si adagierebbe lungo lo stradone del Torre fino presso il palazzo dominicale, dove ripiegandosi prenderebbe la direzione di S. Giorgio dal lato di mezzogiorno da una parte, dall'altra continuerebbe verso il confine austriaco in direzione di Cervignano. Sorpassando il fiume Corno verso l'estremità del parco Vussetig, e in direzione pressochè retta, si dirigerebbe a Latisana, passando fra Latisana e Precenicco. Non si andrebbe fino al porto di Nogaro, riservandosi, in caso di bisogno, di costruire un tronco di congiunzione con esso.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Alle ore 10 ant. del 20 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, si terrà simultaneamente un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Gozzano-Orta, della linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola, della lunghezza di m. 7650 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali in ferro per l'armamento, ecc.), per la presunta somma di L. 1,112,000. I lavori dovranno esser compiuti entro 36 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie di Roma o Novara pel deposito interinale L. di 55,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 106,000, come sopra.

Tramway sulla provinciale Vallassina. — In relazione a quanto fu riferito nel nostro numero precedente, vennero fornite alla *Perseveranza* soddisfacenti spiegazioni dal rappresentante della Società inglese, concessionaria del *tramway* Milano-Giussano. Egli fornì le prove dell'arrivo a Genova di 700 tonnellate di rotaie, che fra pochi giorni verranno accatastate sul terreno acquistato dalla stessa Società, ed ove fra breve sorgerà la Stazione. Non pare quindi presumibile che quella Società pensi a ritirarsi, nè ad altrimenti mancare ai propri impegni.

Tramways nella provincia di Cuneo. — La *Sentinella delle Alpi* annuncia che fra alcuni rappresentanti politici ed amministrativi della provincia, e specialmente dei circondarii di Cuneo e Mondovì, è stato stabilito un accordo per una linea completa di tramvie per tutti i paesi, che sono tra l'Ellero ed il Pesio e la Stura, di Chiusa Pesio, Peveragno, Bene e Carrù, facendo capo a Fossano, Cuneo, Mondovì.

Si aspetta, per concretare questo accordo, che sieno compiuti gli studii e fissato il tracciato della linea Cuneo-Mondovì, e che sia anche definita qualche cosa in ordine alla ferrovia a sistema ridotto Fossano-Mondovì-Ceva.

Notizie Ferroviarie Estere

Tunnel del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, del 4:

Già da lungo tempo occupa la mente dei tecnici il problema di stabilire in qual modo si potrebbe effettuare il più razionalmente l'illuminazione del tunnel del Gottardo colla luce elettrica.

I sistemi che finora si presentano come principalmente atti ad una applicazione pratica, sono due. Il primo di essi, mettendo a profitto, come fonte di forza per la produzione della corrente elettrica direttamente, gli apparecchi dei lunghi conduttori per l'aria compressa attraversanti tutto il tunnel, consisterebbe in un numero di lucerne elettriche, ad eguale distanza l'una dall'altra.

Per ottenere con questo sistema una sufficiente chiarezza nell'interno del tunnel, si richiederebbero 40 fonti di luce elettrica sui 15 chil. di lunghezza del tunnel, ciascuna delle quali di una potenza di luce di circa 1200 lumi o candele normali.

Il secondo sistema proposto è quello della così detta luce elettrica mobile. Ad effettuarlo, si richiede una locomotiva d'illuminazione costrutta appositamente a quest'uopo, la quale all'una o all'altra Stazione d'imbocco del tunnel si carica di aria compressa, fornita dei motori meccanici (turbini) qui stabiliti, della forza di 1000 a 1200 cavalli; per ottenere con ciò, da una parte il suo proprio movimento con un numero corrispondente di vagoni, e dall'altra parte per attingere la forza motrice per due motori elettrici sovr'essa appostati, i quali producono correnti elettriche per quattro regolatori impiantati sulla locomotiva; con che vieue ad effondersi una forza lucifera complessiva di circa 12,000 lumi o candele notmali. Due riflettori riverberano regolarmente la luce elettrica sul binario, e ciò sempre in direzione opposta, cosicchè si può avere su una vasta distanza, tanto avanti come indietro, successivamente una forte illuminazione di tutto il binario.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Ticin.* pubblica il seguente prospetto sul progresso totale dei lavori nei tunnels della ferrovia del Monteceneri alla fine di dicembre 1880:

Nome del tunnel	Lunghezza	Galleria di direz.	Allarg. in calotta	Strozzo	Piedr.	Volta	0/0 Galleria d'asse	
La Costa . . m.	63	63	63	63	6	24	100	(1)
Precassino . »	399	307	307	216	136	78	77	(2)
Meggiagra . »	101	101	101	88	52	35	100	(3)
Montecenere »	1673	1180	826	472	253	250	70	(4)
Molincero . . »	65	4	—	—	—	—	6	(5)
Masaagno . . »	924	651	479	364	323	430	70	(6)
Totale m.	3225	2306	1776	1203	770	817	71	

(1) Traforato.
(2) Mancano 92 metri al traforo.
(3) Traforato.
(4) Mancano 493 metri al traforo.
(5) » 61 » »
(6) » 273 » »

Quanto al resto dei lavori, meno alcune tratte sul versante Nord del Ceneri, e qualche altra fra Mezzovico e Taverne, la linea all'aperto si può dire abbozzata sopra tutta la sua lunghezza e quasi finita per rapporto alla sottostruttura, sopra circa 9 chilometri.

Le opere d'arte sono eseguite per oltre la metà, e si sta preparando i materiali per terminare le incominciate e dar mano alle altre coll'aprirsi della primavera.

Le Stazioni di Bironico e Taverne sono a coperto, e fatte le fondazioni della maggior parte delle case cantoniere.

Potendo ritenersi fatta più della metà dei lavori di sottostruttura, ed avendo l'Impresa assuntrice dei lavori almeno ancora una stagione utile per ultimarli, si ha luogo a credere che, qualora essa non dorma sui cólti allori, sia in grado di mantenere completamente gli assunti impegni, e che nella primavera dell'82 la locomotiva solcherà le falde del Ceneri.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio dal 31 dicembre p. p.:

1° della linea da Limoges ad Eymentiers, della lunghezza di chil. 41.263 ;

2° della linea da Saillat a Bassière-Galant, della lunghezza di chil. 44.449 ;

3° della parte della linea da Limoges al Dorat, compresa tra il Lorat e la Stazioue di Courseix, per una lunghezza di chil. 46.825.

Ferrovia Budapest-Semlino. — Scrivono da Budapest, 6, alla *Perseveranza:*

Proseguono le trattative del nostro Governo col signor Bontox, per la costruzione della strada ferrata Budapest-Semlino. Il medesimo banchiere tratta nel contempo col Governo di Belgrado, e si ha buone speranze che fra alcuni giorni si verrà ad un finale accordo, e che i lavori di questa importantissima ferrovia incomincieranno senza dilazione.

Ferrovie turche. — Avendo la Società ferroviaria ottomana ricusato di trasportare le truppe turche, se il Governo non le paga prima la somma di lire turche 380,000 che le deve, la Porta ha offerto in vendita al barone Hirsch 1,200,000 oche di rame delle miniere di Ardauna, presso Alessandretta; la metà del ricavato servirà a pagare la Società, e l'altra metà rimarrà nelle mani del barone Hirsch, come garanzia di anticipazioni che egli farà alla Porta.

Ferrovie d'America. — Secondo la *Railroad Gazette*, nel 1880 furono costrutte agli Stati Uniti 7000 miglia di ferrovie, ossia un aumento di 2400 miglia sul 1879. Benchè le Compagnie abbiano in generale aumentato gli stipendii dei loro impiegati, tutte le linee accusano uno stato di soddisfacente prosperità, atteso il considerevole aumento nel numero dei viaggiatori e nelle quantità di merce trasportata.

Ferrovia sul ghiaccio in America. — Benchè di data non troppo recente, pure per l'interesse e per la curiosità che destano, riferiamo le seguenti notizie:

In data 24 gennaio 1880, il *Cincinnati Commercial* pubblicava quanto segue:

La ferrovia che si costruisce per attraversare il San Lorenzo a Montréal sarà ultimata fra pochi giorni. Nel punto in cui lo si attraversa, il fiume ha 3200 m. di larghezza; la lunghezza della via sul ghiaccio è di circa 4800 metri, e la spesa ammonterà a 30,000 lire. Ecco come è costruita la via.

Sul ghiaccio, che è orizzontale, si sono disposti trasversalmente ed in piano dei pezzi di legno, lunghi 3 66 e larghi 0.40. Preventivamente si era provata la resistenza del ghiaccio e constatato il suo spessore. Sui pezzi trasversali riposano due corsi di lungheroni d'abete della Virginia, di 0.30 di squadratura; sono delle travi di m. 4.57 ciascuna, e poste testa a testa secondo due linee parallele distanti fra loro 2.64. Sono rilegate trasversalmente da traverse superiori di 0.10 di spessore, destinate a ricevere le rotaie. Quando la posa di questa ossatura è terminata, si manda fra i lungheroni dell'acqua, a mezzo di pompe, e questa, gelando immediatamente, riunisce tutto l'insieme in modo invariabile, e costituisce una specie di *ballast*, di una resistenza almeno eguale a quella della ghiaia e sabbia ordinariamente impiegate a tal uopo.

Gli ingegneri, che dirigono il lavoro, non sembra abbiano alcun dubbio sulla solidità e perfezione della strada. La locomotiva, che intendono impiegare, pesa 18 tonnellate; ma essi credono che, qualora fosse del caso, si potrà adottarne una di 24 tonnellate, senza alcun pericolo.

Dalla Cronaca degli *Annales des Ponts et Chaussées* risulta poi che il treno ha percorso questa singolare ferrovia il 30 gennaio di quest'anno.

— A complemento di queste notizie, togliamo quanto segue dalle *Memoires de la Société des Ingénieurs Civils:*

La ferrovia in parola è stata stabilita fra Hochelaga e Longueuil per collegare la linea di Québec, Montréal, Ottawa et Occidental alla linea del Sud-Est. Queste due linee sono di costruzione recente; e per le comunicazioni si era obbligati a far uso nell'inverno di traini, ciò che conduceva a dei trasbordi onerosi, d'altronde inevitabili in estate, nella quale epoca è poco attiva la navigazione.

L'idea è venuta al sig. Senecal, direttore della ferrovia Q. M. O. e O., ed i lavori furono diretti dal sig. G. Lebel. Il personale permanente si compone di un commesso contabile e tre manovali destinati alla manutenzione della via. Essi praticano delle frequenti sfondature tutte le settimane, e spargono della paglia sulla via quando il sole diventa troppo ardente.

Allorchè il traffico non è molto attivo, servono pel servizio i cavalli; ma allorchè il movimento accresce, si impiega una locomotiva di 24 tonnellate, colla velocità massima permessa di 24 chilometri all'ora. Un treno si compone ordinariamente di cinque carri, del peso ciascuno di venti tonnellate, il che non toglie che se ne sia fatto uno di tredici carri. Ogni vagone vuoto o pieno costa 25 lire per tale trasporto, e nei giorni festivi la ferrovia prende anche dei passeggieri al prezzo di cinquanta centesimi per ciascuno. I lavori vennero cominciati il 13 gennaio 1880, e con alacrità tutta americana vennero ultimati il 26 dello stesso mese.

Notizie Diverse

Concorso governativo pei lavori di Roma. — L'onorevole Maurigi, per mandato ricevuto dalla Giunta parlamentare che deve riferire sul progetto di legge pel concorso governativo nella spesa per le nuove opere edilizie di Roma, ha avuto una lunga conferenza cogli onorevoli Ministri dell'interno, delle finanze e della pubblica istruzione.

Si assicura che i rappresentanti del Governo nell'anzidetta conferenza siansi dichiarati propensi ad accettare in parte le modificazioni al progetto ministeriale, che furono dalla Giunta discusse ed approvate, purchè questa alla sua volta limiti le sue pretese, massime diminuendo e ripartendo in un maggior numero di anni la quota che si vorrebbe far pegare dall'Erario. Affinchè poi il Governo possa

mettersi pienamente d'accordo colla Commissione, stabilivasi che i tre Ministri suddetti intervenissero alla riunione della Giunta ch'era fissata per martedì.

Acquedotto di Genova. — Il *Corr. Mercant.* del 10 dà i seguenti particolari sullo stato dei lavori dell'acquedotto De Ferrari-Galliera:

La stagione volse favorevolissima alla Società, che potè proseguire i lavori della derivazione nella valle del Gorzente fino agli ultimi giorni dello scorso dicembre.

Le opere ivi eseguite trovansi ridotte a tal punto, da non più temere le ingiurie delle piene di torrenti; e se ne ebbe una prova in questi giorni, nei quali le grandi e straordinarie pioggie avvenute in quella valle non recarono il menomo guasto alle stesse.

Sospesi ora i lavori a causa del gelo, salvo a riprenderli appena il tempo lo consenta, si lavora colla massima alacrità alla perforazione della galleria attraverso l'Appennino ed alla preparazione dei tubi di condotta delle acque, dei quali già fin d'ora si intraprende la collocazione lungo la via provinciale Genova-Campomarone, e da questo Comune a Galaneto per la strada comunale.

La Società ha fermo intendimento di compiere i lavori pei primi mesi del 1882, onde poter subito distribuire le sue acque; e noi facciamo voti ch'ella possa nel termine che si è prefisso compiere la grand'opera, resa sempre più necessaria dallo sviluppo delle costruzioni e delle nostre industrie ed a contenere entro giusti limiti il prezzo d'una materia così indispensabile ai bisogni della vita.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 21 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è concessa facoltà agl'individui ed alle Ditte commerciali indicate di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Campobasso, 1 Genova, 1 Cuneo, 1 Firenze, 1 Verona, 1 sottoprefett. Ivrea, 1 idem. Varese); 2 concessioni d'acqua per bonificamento e per uso igienico (1 prov. di Ravenna, 1 Belluno); ed una concessione per occupazione d'area (prov. di Como).

Industria del ferro. — Alla Camera di commercio di Bergamo il 5 corr. ebbe luogo, sotto la presidenza dell'ing. Maurizio Rubini, una riunione di industriali ferrieri italiani; e fu importante non per lo scopo soltanto, ma anche pel numero degli intervenuti e dei rappresentati.

Lo scopo era di studiare modo e mezzi per difendere l'industria nazionale del ferro dalle conseguenze che ponno derivarle a danno, in seguito alla cessazione del corso forzoso; e all'uopo fu nominata una Commissione composta dei signori: Damioli Pietro di Pisogne — Gregorini Ventura Felice di Lovere — Mongenet ing. Riccardo di Torino — Migliavacca Angelo di Milano — Pareto ing. Valfredo di Firenze — Redaelli Ezechiele di Malavedo (Lecco) — Rubini ingegnere Maurizio di Dongo.

Museo industriale Italiano. — Al posto di Direttore del Museo industriale e della Scuola d'applicazione degli ingegneri di Torino, lasciato vacante dal compianto comm. ing. Axerio, è stato nominato il comm. ing. Berruti, direttore dell'Officina carte-valori.

Onorificenza. — Annunciamo con piacere che l'egregio ing. Oreste Lattes, Ispettore delle industrie presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, venne nominato Cavaliere dell'Ordine di Leopoldo dei Belgi.

Esposizione nazionale del 1881. — I Commissarii dell'ordinamento, signori cav. Luigi Fuzier e cav. Giuseppe Speluzzi, hanno presentato al Comitato, presieduto dal Presidente onorario signor conte Giulio Belinzaghi, la loro relazione circa al difficile e delicato lavoro di spoglio da essi fatto, in concorso di delegati speciali, delle domande d'ammissione, che ammontarono finora al complessivo numero di 7751, delle quali 6812 furono ammesse, N. 594 respinte, e rimangono sospese N. 345. Le domande si dividono abbastanza equabilmente sulle varie regioni d'Italia, e rappresentano con bastevole esattezza tutte le industrie, per quanto si abbia a deplorare qualche lacuna. I suddetti Commissarii hanno pure ultimato l'arduo còmpito di collocare i diversi gruppi degli oggetti da esporsi nelle varie gallerie, e presentato all'uopo un piano, che venne approvato dal Comitato. È emerso dallo stesso che colle gallerie costrutte nella complessiva superficie di m. q. 44,000 circa si è provvisto all'area bisognevole, tenuto calcolo dello spazio per la circolazione, per capire le merci presentate ed ammesse, compresa anche la Mostra dei prodotti agricoli, nonchè quelle rilevantissime dei Ministeri. Questo importantissimo lavoro, che costituisce la rappresentazione grafica dell'Esposizione in tutte le sue parti, e col quale si chiude il secondo periodo delle operazioni, è arra sicura che l'Esposizione, salvo imprevedibili circostanze, si aprirà indubbiamente il primo maggio prossimo; del che i signori espositori vorranno prendere opportuna norma per il più sollecito allestimento dei loro prodotti.

Monumento a Bartolomeo Bona nella Stazione di Torino. — Decima lista della sottoscrizione pubblica fatta per azioni da lire 5.

A. Galvagno, L. 20; Barone Luigi Crova, 20; Corsi di Bosnasco cav. Policarpo, tenente-colonnello d'artiglieria, 20; Fabiani Filippo, 20; Perazzo avv Plinio, 20; Bigliani Carlo, 10; Arrigotti Marco, 10; Giovine Giuseppe, segretario, 5; Carlevaris Gaspare, sostituito segretario, 5; Merialdi Costantino, 5; Chiola Pietro, 5; A. Gamaleri, avvocato, 5; Chiola Luigi, 5; Migliardi Luigi, 5; Falabrino Pietro, 5; Gatti Giuseppe, esattore, 5; Devecchi Filippo, notaio, 5; Ariano Giuseppe, 5; Pizzorno Alessandro, 5; Cacciavillani Antonio, ingegnere, 5; Campogrande Carlo, ispettore, 5; Soleri Stefano, segretario, 5; Pelizza Guglielmo, capo-stazione, 5; Delcorno Giuseppe, id, 5; Pirro Matteo, capo-fermata, 5; Martinez Arturo, telegrafista, 5; Rossi Giuseppe, pesatore, 5; Personale di servizio Stazione di Entro, 5; Id. id. Doria Cassano, 5; Id. id. Cropani, 5; Id. id. Ginosa, 5; Id. id. Spezzano Castrovillari, 5; Id. id. Mongrassano Cervicati, 5.

Totale delle dieci prime liste di sottoscrizione L. 4250.

— La sottoscrizione pubblica avendo così superato la somma di L. 4000, i signori sottoscrittori sono convocati in adunanza generale per venerdì 14 gennaio, alle ore 8 pomerid., nell'anfiteatro di San Francesco da Paola (Via di Po, N. 18).

Il Comitato provvisorio.

Servizio postale. — La Direzione generale delle poste, giovandosi d'una recente sentenza della Cassazione di Roma, la quale ha dichiarato che deve considerarsi come contrabbando ogni oggetto prezioso o merce passibile di diritti doganali proveniente nelle corrispondenze dall'estero, ha inviata circolare agli Ufficii dipendenti, disponendo con essa le forme e i modi coi quali dovranno procedere, coll'assistenza dell'agente doganale, all'apertura di lettere o pieghi per cui nasca dubbio che contengano oggetti in contravvenzione, i quali dovranno essere indeclinabilmente sequestrati.

E come prescrive che l'aprimento della lettera o del piego deve sempre esser fatto in contraddittorio del destinatario, così provvede che, qualora questi si rifiuti d'assistere a siffatta formalità, dovranno gli Ufficii trasmettere intatto e con rapporto particolare il piego sospettato alla Direzione generale.

Responsabilità postale. — Il Tribunale civile di Roma ha testè deciso con sua sentenza che i disastri ferroviarii o gli incendii delle corrispondenze e vagoni postali non esimono, come casi di forza maggiore, l'Amministrazione delle Poste dall'indennità verso i privati, per lettere assicurate o raccomandate che in detti disastri fossero perite.

L'Amministrazione delle Poste ha ricorso in Cassazione.

Servizio telegrafico. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato il seguente avviso, con cui chiama l'attenzione del pubblico sugl'indicati servizii di telegrafia:

Servizio telegrafico per l'interno delle città. — Tutti gli

Ufficii telegrafici governativi (e quelli sociali ove esiste Ufficio governativo, e sono col medesimo collegati telegraficamente) accettano telegrammi per qualsiasi destinazione nell'interno della città, in cui si trovano.

La tassa di questi telegrammi è di cinquanta centesimi per 15 parole, ed aumenta di cinque centesimi per ogni parola addizionale.

Questi telegrammi si trasmettono con precedenza senza sovratassa; e, quando importano uno speciale servizio, si applica loro, rapporto alla tassa ordinaria di cui sopra, la stessa ragione di tassazione stabilita dal regolamento internazionale, il cui disposto fu esteso alle corrispondenze scambiate nell'interno del Regno.

Spedizione di telegrammi da località non provvedute di un Ufficio telegrafico — È fatta facoltà a chicchessia di trasmettere, per mezzo della Posta, in lettera affrancata, raccomandata o assicurata, secondo i casi, ad un Ufficio telegrafico che faccia servizio dei privati, un telegramma da istradarsi dall'Ufficio medesimo, includendo nel plico contenente il telegramma, l'ammontare della tassa telegrafica in vaglia postale o in carta-moneta (legale).

Servizio semaforico — Lungo il littorale italiano e lungo quello dell'Austria-Ungheria, Danimarca, Francia, Germania, Norvegia, Portogallo e Spagna, è organizzato un servizio di corrispondenza telegrafica coi bastimenti in mare.

I posti semaforici italiani danno pure avviso del prossimo arrivo dei bastimenti in porto alle persone che ne fanno domanda, verso il pagamento della tassa del telegramma d'avviso nell'atto del ricevimento.

I posti semaforici tengono inalberati i segnali di presagita tempesta, e segnalano gratuitamente ai bastimenti, che lo richiedono, i presagi meteorologici più interessanti.

— La Direzione generale medesima, informata che in alcune località qualche destinario di telegrammi domandò che i telegrammi a lui diretti, invece di essere consegnati personalmente a lui stesso o ad una delle persone indicate nel regolamento, fossero dai fattorini messi semplicemente nella buca per le lettere esistente alla porta della sua abitazione, Banca o negozio, ha disposto che gli Ufficii telegrafici accettassero tali domande, purchè sulle medesime fosse fatta esplicita dichiarazione che il destinatario riconoscerà come regolarmente consegnati a lui stesso i telegrammi pei quali i fattorini abbiano fatta dichiarazione scritta di averli messi in buca.

È fatta eccezione pei telegrammi sui quali grava una tassa da riscuotersi all'arrivo, e per quelli pei quali il mittente avesse chiesto che la consegna non si facesse che nelle proprie mani del destinatario.

Decesso. — Cessò di vivere in Firenze l'egregio sig. Benvenuto Bonetti, capo della Contabilità delle Ferrovie Meridionali.

Il Direttore delle medesime, comm. Secondo Borgnini, i Capi-servizio ed impiegati delle dette Ferrovie, insieme colle rappresentanze del R. Commissariato delle Ferrovie Romane e dell'Alta Italia, e numerosi amici dell'estinto, vollero onorarne la memoria e rendergli un ultimo tributo di affetto, accompagnandone la salma all'estrema dimora.

Bibliografia. — *Raccolta delle norme e disposizioni sulle pensioni ed assegnamenti dovuti agli agenti delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed alle loro vedove ed orfani, secondo le leggi dello Stato, lo statuto della Cassa pensioni, ed il regolamento del Consorzio di mutuo soccorso.*

Tale utilissima pubblicazione, che ha meritato speciali encomii dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, è dovuta ai signori Alfredo Nigra e Giuseppe Orti, contabile il primo, ed il secondo sotto-capo-ufficio, alla 1ª divisione del Traffico, i quali misero a profitto la loro preziosa esperienza.

In nessuna materia forse come questa, gli svariati ordinamenti delle Amministrazioni ferroviarie, e la loro fusione, avevano create difficoltà grandissime di applicazione ed interpretazione. Gli egregi compilatori hanno quindi reso un segnalato servizio, non solo a tutti i loro colleghi, ma anche agli uomini di legge, i quali troveranno una guida chiara, breve e sicura.

Un indice analitico ordinato ed accuratissimo, o, meglio un riassunto dell'opera, precede gli estratti di tutte le disposizioni da aversi presenti, commentate queste e saviamente annotate, con un prontuario per la liquidazione delle pensioni ed i moduli di ogni occorribile istanza. È un volume rilegato di 80 pagine a fitti caratteri, che si distribuisce dagli stessi compilatori (Scalo di Porta Nuova in Torino) al modico importo di *una lira*.

Avv. G. E. G.

GIULIO AXERIO

La notte dal 5 al 6 corr., cessava di vivere in Torino, dopo brevissima malattia, il comm. **Axerio**, direttore del Museo industriale e della Scuola di applicazione degli ingegneri, destando in tutti il più profondo cordoglio.

Nato in Valsesia, studiò le matematiche nell'Università di Torino, ove ottenne la laurea d'ingegnere, distinguendosi per guisa che venne scelto dal Governo per istudiare all'estero le miniere.

Al suo ritorno in patria, diresse importanti miniere nella Valle d'Aosta: e quindi entrato nel Corpo Reale delle miniere, gli venne affidato il servizio della Lombardia. Ivi rese alla siderurgia ed all'arte vetraria servizii importantissimi; contribuì alla trasformazione dei forni colla introduzione dei forni Siemens, ed al notevole progresso delle industrie minerali e metallurgiche.

La sua operosità, il suo ingegno, il suo sano criterio ne fecero desiderare l'avviso in molte gravi questioni e la collaborazione negli studii i più serii. Il Luzzatti aveva scelto lui, insieme all'Ellena ed al Malvano, a suoi collaboratori per preparare la inchiesta industriale e le nuove tariffe doganali; e nei negoziati commerciali colla Francia, coll'Austria-Ungheria e colla Svizzera ebbe parte principale ed utilissima.

Da ultimo, volendo il Governo aiutare efficacemente il progresso industrrale del Piemonte, lo chiamò alla direzione contemporanea del Museo industriale e della Scuola di applicazione degli ingegneri in Torino, per riescire quivi finalmente, colla sua autorità e colla sua esperienza, al coordinamento degli alti studi tecnici.

Ed egli si era accinto all'arduo còmpito con passione giovanile; ma la morte il coglieva non ancora quinquagenario, mentre tanto si ripromettevano ancora da lui la scienza e la patria.

Il suo funebre accompagnamento riuscì imponente e commovente ad un tempo.

Tenevano i cordoni del carro funebre il rappresentante del Prefetto, il presidente della Giunta del Museo industriale, il rappresentante del Municipio, il vice-direttore della Scuola d'Applicazione degli Ingegneri, il presidente della Società promotrice dell'Industria nazionale, il rettore dell'Università, il presidente della Società degli Ingegneri rappresentante pure il Corpo delle miniere, ed il rappresentante del Consiglio provinciale di Novara.

Facevano parte del lungo corteggio senatori, deputati, consiglieri comunali, professori del Museo Industriale, della Scuola degli Ingegneri, oltre a molti studenti ed amici.

In quella folla compatta era generale e sentito il rimpianto per la perdita dell'illustre cittadino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana non mancarono transazioni ai valori ferroviarii, e furono relativamente sostenuti. Le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate a 468, poi a 460 ex-coupon, chiusero a 458: le Obbligazioni relative s'aggirarono tra il 274 al 275. Le altre Obbligazioni non ebbero mercato, tranne le Sarde nuove quotate a 275 circa.

ESTRAZIONI

Primo prestito a premi della città di Milano. — *69ª Estrazione* — Del 3 gennaio 1881.

Serie estratte.

5276	5830	3252	2417	2815	5945	882
7387	5550	4460	621	2148	768	641
7138	4238	1591	3623	2870	1715	553
4362	7333	6223	90	5433	5766	3353
5594	4062	3325	7817	2668	4057	6793
7605	7066	1327	4175	7921	7825	6514
7725	5898	5440	3571	537	5715	5106
2859	1351	6050	2682	782	7076	3860
3307	1954	324	2226	676	1721	6270
3730	6841	4296	3261	6185	6627	7948
2232	4318.					

Elenco dei numeri premiati.

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio	Serie	N.	Prem.
553	14	70000	4062	35	100	5715	8	60
6270	20	1000	6841	16	100	3325	1	60
2668	47	1000	4175	50	100	1591	36	60
2668	5	500	2417	40	100	1954	27	60
7605	34	500	4378	32	100	7605	15	60
7333	34	500	1715	3	100	2226	12	60
3252	28	300	4378	16	60	7387	45	60
4057	29	300	5106	32	60	3325	36	60
2417	29	300	6514	17	60	4378	36	60
4057	40	300	7921	27	60	7387	35	60
3623	8	150	6270	15	60	7333	13	60
325	48	150	7817	37	60	3261	47	60
6270	11	150	7076	41	60	3623	31	60
7817	9	150	782	22	60	4296	17	60
2682	12	150	5945	44	60	4296	2	60
3623	25	150	4238	45	60	5276	43	60
2417	48	150	621	42	60	324	37	60
2148	12	150	90	36	60	676	14	60
2815	7	100	6627	12	60	3353	34	60
3623	49	100	2870	50	60	7948	9	60
1591	45	100	3623	19	60	5594	46	60
7725	2	100	2226	41	60	7948	1	60
6185	37	100	676	16	60			
4238	4	100	3252	14	60			

CONVOCAZIONI

Società torinese di tramways e ferrovie economiche. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 15 corr. in Torino (Banca di Torino), per la nomina dei revisori; ed in assemblea ordinaria pel successivo giorno 27, ivi per udire la relazione del Consiglio e dei revisori, per approvazione del rendiconto 1880 e dividendo, e per la nomina di 3 consiglieri e dei censori.

Banca di Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (Borsa, via Ospedale, 28) per udire la relazione del Consiglio e dei censori, per deliberare sul rendiconto del 1880, e per la nomina di amministratori e censori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca di Torino. — Con R. Decreto reale 24 settembre 1880 essendo stato approvato il riparto di parte della riserva della Banca di Torino in ragione di L. 200 caduna Azione, il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato che il riparto suddetto si faccia in tre rate:

L. 100 dall'11 gennaio 1881
» 50 » 2 aprile »
» 50 » 2 maggio.

All'atto in cui si pagherà la 1ª rata si rilascieranno Buoni di pagamento per le rimanenti L. 100, e nello stesso tempo si effettuerà il cambio delle Azioni attuali con titoli nuovi.

Tanto il pagamento delle L. 200, quanto il cambio dei titoli, si faranno esclusivamente presso la Banca di Torino.

Avvisi d'Asta

Il 17 corr. mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere murali occorrenti per un ponte sulla Dora Riparia, e costruzione di un tratto di murazzo lungo la sponda destra del torrente, per l'importo di L. 38,000. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 3800 in denaro o rendita D. P. Capitolati, ecc. visibili nel civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ceresole d'Alba (prov. di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione a provinciale della strada comunale tra Alba e Carmagnola, della lunghezza di m. 24,600 circa, per il presunto importo di L. 127,219.55. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P., oltre L. 1500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 15,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (1881-86) delle scogliere esistenti a destra del fiume Adige, nei Comuni di Lusia, Concadirame, Boara Polesine e S. Martino di Venezze, per il presunto annuo canone di L. 13,260. Deposito interinale L. 1300 in valuta legale, o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo complessivo dell'appalto deliberato, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto, idem.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione della strada nazionale orientale Cagliari-Terranova, per la presunta annua somma di L. 23,000. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti della B. N.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Carro (prov. di Genova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada consortile obbligatoria da Velva a S.ta Margherita, della lunghezza di m. 6355.20, per la presunta somma di L. 141,876.77. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o biglietti di B. N.; cauzione definitiva L. 20,000 idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Coraci a Mesian, compreso fra il Fonte Angitola ed il Ponte Mesima, della lunghezza di m. 42,233, per la presunta annua somma di L. 20,000. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso fra il confine colla provincia di Genova ed il Castel di Lozzo, della lunghezza di m. 21,218, per la presunta somma annua di L. 11,640. Manutenzione dal 1° aprile 1881 a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Scano Montiferro (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una condotta d'acqua dalla sorgente *Sabba sutterada*, per l'importo di L. 86,006. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 10,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per la provvista di chil. 35,000 di rame in pani, del presunto importo di L. 80,000. Consegna entro 30 giorni. Deposito cauzionale L. 8100 in contanti o rendita D. P.

— Nello steso giorno, presso la Prefettura di Brescia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione (1881-90) del tronco della strada nazionale di Aprica, compreso fra Edolo ed il confine colla provincia di Sondrio, della lunghezza di m. 14,662, per la presunta annua somma di L. 7230. Deposito interinale L. 900 in moneta metallica o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assuuto dalla Società per la ferrovia Sicula-Occidentale la fornitura del materiale minuto seguente:
100,000 arpioni, 13,000 chiavarde, 12,000 piastrine.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 3° Elenco).

Drosso Spiridione, capo contr., Torino, L. 10; Rosay Federico, sotto capo uff., id., 3; Castelli Giovanni, id., id., 2; Pesce Federico, cont., id., 1,50; Richard Claudio, capo uff., id., 3; Monti Marco, id., 3; Lombardi Federico, sotto capo uff., id., 2; Albertini Agostino, cont., id., 1; Vismara Luigi, capo uff., id., 5; Tiboldi Ferdinando, sotto capo uff., id., 3; Cattaneo Emanuele, cont., id., 1; Borghi Silvestro, applic., id., cent. 50; Riccio Teofilo, id., id., 50; Cortassa Giuseppe, id., id., 50; Fusari Angelo, cont., id., L. 1; Venturini Giuseppe, appl., id., cent. 50; Reale Vincenzo, cont., id., L. 1; Treves Claudio, id., id., 1; Cervesato Carlo, sotto capo uff., id., 2; Blondel Alessandro, cont., id., cent. 50; Annovazzi Cesare, imp., id., 25; Aretrinti Francesco, cont., id., 50; Cesia Giulio, id., id., 30; Lodi Giovanni, id., id., L. 1; Sciotti Michele, appl., id., cent. 50; Monti Ercole, sotto capo uff., id., L. 2; Amfaldriuli Camillo, cont., id., 1; Costa Secondo, id., id., 1; Gazzera Giulio, id., id., 1; Savinelli Giulio, id., id., 1; Franchini Traiano, appl., id., cent. 50; Boselli avv. comm. Leopoldo, capo traf., Firenze, L. 7,50; Carpi cav. Demetrio, isp. princ., id., 4; Medici cav. Giuseppe, isp., id., 3; Finzi Giuseppe, id., id., 2; Fascinella Riccardo, id., id., 2; Taruffi avv. Enrico, legale, id., 2; Lefevre Luigi, cont., id., 1; Challiot cav. Vittorio, ispett. traff., Savona, 3; Tenti Agostino, cont., id., 1; Sala Giuseppe, teleg. viagg., id., 1; Sierci, Sebastiano, imp., id., 1; Ballocco Carlo, capo staz., Saluzzo, 1,50; Vassallo Lorenzo, imp., id., cent. 50; Giansana Antonio, id., id., 50; Piccaluga Cesare, id., id., 50; Molliat Felice, capo cond., id., 50; Wottasech Massimiliano, capo staz., Spinetta, L. 1,50; Calvi Giovanni, imp., id., 1; Palenzona Antonio, guard. ecc., id., cent. 50; Peri Emilio, id., id., 50; Carlevaris Gio Batta, capo staz., Felizzano, L. 1; Toselli Carlo, imp., id., cent. 50; Colombo Carlo, id., id., 50; Oliva Augusto, capo staz., Fossano, L. 3; Pontiggia Pietro, id., Albizzate, 2; Maroni ing. Marco, capo div., Milano, 10; Rossi Francesco, isp. princ., id., 5; Maroni dott. Giacomo, capo uff., id., 4; De Seras ing. Cesare, isp., id., 2; Mantelli ing. Pietro, isp., id., 5; Pardon Luigi, capo off., id., 4; Tizzoni Alessandro, sotto capo off., id., 2; Falda Francesco, orol. mecc., id., 1; Baralis Francesco, capo staz., Candelo, 2; Guidetti Vincenzo, id., Sestri Levante, 1; Alexandre Enrico, imp., id., cent. 50; Corletto Giuseppe, id., id., 50; Gambuzzi Edgardo, id., id., 50; Viani Alessandro, capo staz., Acqui, L. 5; Lava Luigi, id., Lagnasca, 1; Batacchi Gaetano, id., Borgio Verenne, 1; Ricci Serafino, man., id., cent. 50; Vallini Tito, capo staz., Reggio Emilia, 50; Maccio Tommaso, imp., id., 25; Donati Edoardo, id., id., 25; Brovelli Fioravante, assistente, id., 10; Lambrughi Francesco, capo staz., Novi, L. 1; Lenero Felice, imp., id., cent. 50; Rossi Enrico, capo staz., S. Marzanotto, L. 2. Viatti Pietro, cont. Torino L. 1; Allasia Carlo, id. id. cent. 50.

Totale . . . . L. 143.65
» 1° e 2° Elenco » 252.90

Totale . . . . L. 396.55

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal 17 al 23 dicembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	399,175.67	276.06
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	333,826.99	230.86
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 65,348.68	+ 45.20
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	23 954,297.88	16,565 90
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	21,792,203.91	15,070 68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+2,162,093.97	+149522
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880.	1,220.—	151,853.11	124.47
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	156,878.50	136.18
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	— 5,025.39	— 11.71
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,179.54	9,127,245.10	7,737.97
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.57	8,555,218.67	7,429.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 27.97	+ 572,026.43	+ 308.79

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dall'11 al 17 novembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	637,233.28	19,820.45
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	529,853.73	16,435.50
Differenza (in più . . .	—	107,379.55	3,384.95
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennajo al 17 9.bre 1880. .	1,681	26,676,856.72	18,038.15
Periodo corr. 1879	1,674	24,816,954.38	16,804.67
Aumento	7	1,859,902.34	1,233.48
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	29,413,05	12,672,28	9,117,04
Piccola Velocità	8,415,88	424,23	3,845.28
Totali . . .	37,828,93	13,096,51	12,962.32

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,304.10	52,541.82	6,394.07	73,239.99
Bagagli e cani . .	173.69	1,088.42	200.60	1,462.71
Merci a grande vel.	1,168.10	5,566.76	435.77	7,170.63
Merci a piccola vel.	8,789 43	34,438.36	3,026.56	46,254.35
Introiti diversi . . .	531.92	692.71	344.71	1,569.34
Totale . . .	24,967.24	94,328.07	10,401.71	129,697.20

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
DI LAVORI PUBBLICI

Avviso.

A senso di deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione di questa Società, gli Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 3 febbraio p. v. ad un'ora pomerid. nella sala della Borsa di Torino, via Ospedale N. 28.

ORDINE DEL GIORNO.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

2° Relazione dei Censori.

3° Approvazione del bilancio al 31 dicembre 1880 e riparto degli utili.

4° Nomina di amministratori.

5° Nomina dei Censori.

Secondo l'art. 23 dello Statuto, l'Assemblea si compone degli Azionisti che non più tardi del giorno 24 gennaio abbiano depositato almeno 10 Azioni presso la Cassa della Società in Torino, via Bogino N. 20.

Torino, addì 5 gennaio 1881.

Il Direttore
L. PETRINO.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

della Società Anonima Italiana in **Avigliana** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere Alfredo Nobel, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in Avigliana (Provincia di Torino).

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

MANIFATTURA di FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(interamente in ferro)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere
GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO
RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA
MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ
A PETIT BOURG (FRANCIA)

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso di Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'Impresa Industriale Italiana ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 19 Gennaio 1881. N.° 3

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA PER L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

Fino dallo scorso settembre abbiamo succintamente esposte le decisioni della Commissione d'inchiesta circa l'esercizio delle ferrovie italiane. Da allora ci siamo astenuti dal fare veruna altra considerazione in proposito, desiderosi di esprimere il nostro giudizio quando ci sarebbe stato possibile di leggere la Relazione, che si stava elaborando.

Ma avendo poi la Commissione chiesta una nuova proroga di tre mesi, che le fu concessa dal Parlamento; e siccome l'indugiare ancora a parlarne potrebbe sembrare ai nostri lettori poco opportuno, così abbiamo deciso di fare oggi un breve esame analitico delle dette proposte (quali ora si conoscono), salvo di addentrarsi vieppiù nella materia, allorquando sarà nel dominio del pubblico il rapporto sull'inchiesta di cui trattasi.

La Commissione dunque ha deciso, non sappiamo bene se ad unanimità, ma certo a grande maggioranza, di consigliare l'applicazione dell'esercizio privato, anziche del governativo.

Per chi è un po' addentro nelle questioni ferroviarie, e guarda attentamente, non solo a quello che succede nel nostro paese, ma anche a quanto accade presso gli altri popoli civili, non potrà a meno di applaudire a tale decisione, consona ai nostri reali bisogni, alle nostre tendenze, ed opportunissima nelle presenti condizioni della Nazione.

Non è più il caso di fare un'ampia discussione sull'esercizio privato e su quello governativo: il problema è stato così studiato, così sviscerato da quanti, da varii anni in qua, si occupano di ferrovie, che tutte le ragioni in pro e contro sono state già enumerate, e nulla di nuovo si potrebbe aggiungere.

Il voto della Commissione viene a dare la prevalenza ad alcune di tali ragioni, a mostrare quanto debbano essere prese in considerazione, e più, quanto valore abbiano in una pratica risoluzione; giacchè molte di esse si aggirano unicamente nel campo speculativo, e se in questo tengono uno dei posti più eminenti, nella pratica invece perdono assai della loro importanza, per le speciali condizioni nelle quali l'esercizio dev'essere fatto.

Lasciandosi allo Stato la proprietà delle linee, il monopolio derivante dall'esercizio viene temperato dall'accordare al Governo ampia ingerenza in fatto di tariffe. Ma sino a qual limite dovrà giungere tale ingerenza?

Su questo punto nulla di preciso ancora sappiamo, e forse la Commissione non ha ben definito il confine oltre il quale il Governo non deve poter andare. Comunque sia, è certo che al Governo spetta una ingerenza nelle tariffe; è questo un bisogno sentito in tutti gli Stati, principalmente ora che le tariffe sono adoperate anche come mezzo di protezionismo.

Non abbiamo dunque nulla da obbiettare in proposito al voto della Commissione; come pure nulla è da osservarsi per quanto riguarda gli orarii, perchè anche presentemente tutti sanno che le Società compilano un progetto di orario, il quale dev'essere esaminato ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici. presso cui esiste una speciale sezione che ha tale mandato.

Circa la ripartizione delle ferrovie italiane in due o più reti, sembra che il parere prevalente sia quello della divisione longitudinale, secondo il concetto Depretis.

È infatti una divisione razionale sotto il punto di vista politico e del movimento commerciale da nord a sud, ma che presenterà gravi difficoltà per l'esercizio di ciascuna delle due reti, per la loro forma allungatissima. Da taluni si fanno circolare voci di proposte di organizzazioni basate su tale divisione; dicendosi che verrebbero stabilite in Firenze le due Direzioni generali, ed alcune Direzioni compartimentali di esercizio in altre città del Regno, ad esempio: Torino, Verona, Napoli, Foggia.

Queste voci meritano conferma, perchè, da quanto ci risulta, finora la Commissione non si è occupata di tali disposizioni; e forse neppure se ne occuperà, non potendo essa imporre alle nuove Società costituende un tipo determinato d'amministrazione. Ciononullameno importa di dire qualche parola sopra siffatte proposte.

Firenze è, senza dubbio, la città più centrale di Italia, *ferroviariamente* parlando; possiede già due Direzioni generali (quella delle Meridionali e quella delle Romane); e vi è stabilita anche una divisione del Traffico delle ferrovie dell'Alta Italia. Ora non si potrebbe fare un progetto che togliesse tali Ufficii ad una città, che ha tanto bisogno di aiuto, che ha sì grandemente sofferto pel trasporto della Capitale a Roma, e che è tanto benemerita della Nazione. Facendola invece il centro ferroviario, le si darebbe mezzo di rialzarsi, di riavere la perduta floridezza.

Quanto alle sedi delle Direzioni compartimentali, è indubitabile che debbano essere stabilite possibilmente nel cuore delle varie sezioni delle due reti; ed ammettendo la linea di divisione passante per Milano, sarebbero indicatissime per la vallata del Po le due città di Torino e Verona, già sedi di Ufficii centrali ferroviarii. Milano potrebbe essere un gran centro di movimento (il massimo d'Italia), anzichè un centro amministrativo.

Ma di questi particolari ragioneremo a cose ben conosciute e concrete. Per ora, non abbiamo voluto che analizzare a grandi tratti le conclusioni della suddetta Commissione, assicurando i nostri lettori che, non appena sarà compiuta la stampa della Relazione già in corso, ne faremo un'ampia e dettagliata critica, quale lo merita e la importanza della questione ed il valore che avrà indubbiamente un lavoro compilato da due illustri persone, quali sono gli on. senatore Brioschi e deputato Genala.

I LAVORI PUBBLICI NEL 1880

Il Ministero dei lavori pubblici ha testè pubblicato la situazione di tali lavori durante l'anno 1880, che completa quella pubblicata nel settembre scorso pei primi otto mesi del detto anno, e della quale già rendemmo conto ai lettori nel nostro numero del 15 detto mese. Sono 7 tabelle, che noi cercheremo riassumere brevemente, per non ingombrare il giornale con grandi prospetti, poco adatti al suo formato e non sempre necessarii.

Anzitutto, per ciò che riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, si rammenta qui pure, come nella situazione precedente, che la legge del bilancio 1880 ha assegnato per l'iniziamento delle nuove linee complementari le somme seguenti:

1ª categoria	L.	19,600,00
2ª »	»	6,355,867
3ª »	»	3,945,172
4ª »	»	2,021,341
	Totale L.	31,922,380

Dalla I tabella della presente situazione, che riassume per provincie i lavori pubblici *di cui venne autorizzata l'esecuzione* dal 1° gennaio al 31 dicembre 1880, risulta un complesso di 1209 lavori per un totale di L. 99,129,796, così ripartito:

Ponti e strade	Lavori N.	100,	importo	L.	17,236,773
Strade ferrate	» »	593,	»	»	56,742,187
Opere idrauliche	» »	516,	»	»	25,150,836
	Totale N.	1209	»	L.	99,129,796

Che si possono pure dividere come segue:

I. Quadrimestre —	Ponti e strade	N. 63,	per	L.	11,014,864
	Strade ferrate	» 190,	»	»	14,064,271
	Opere idrauliche	» 243,	»	»	7,749,130
	In totale	N. 496	per	L.	32,828,265
II. Quadrimestre —	Ponti e strade	N. 10,	per	L.	1,630,320
	Strade ferrate	» 208,	»	»	24,560,669
	Opere idrauliche	» 130,	»	»	10,293,939
	In totale	N. 348	per	L.	36,484,928
III. Quadrimestre —	Ponti e strade	N. 27,	per	L.	4,591,589
	Strade ferrate	» 195,	»	»	18,117,247
	Opere idrauliche	» 143,	»	»	7,107,767
	In totale	N. 365	per	L.	29,816,603

Però in tutti questi lavori non sono compresi quelli eseguiti dalle Società sussidiate dal Governo, nè quelli che dal 1° gennaio al 31 dicembre andarono eseguendosi nelle varie provincie per effetto di leggi ed autorizzazioni anteriori. —

La II tabella comprende le linee delle ferrovie complementari, *lungo le quali sono avviati gli studii definitivi*. Sono in tutte 56, di cui 8 di 1ª categoria, 17 di 2ª, 22 di 3ª, e 9 di 4ª. Sono le stesse già descritte nella situazione precedente, colle sole due aggiunte alla 3ª categoria, cioè: Ceva-Ormea, e S. Arcangelo-Urbino-Fabriano. Ad ogni modo, per comodo dei lettori, ne riproduciamo l'elenco completo:

Categoria 1ª — 1. Novara-Pino — 2. Roma all'Aquila Sulmona — 3. Parma-Spezia — 4. Faenza-Pontassieve — 5. Terni-Rieti-Aquila — 6. Campobasso-Benevento — 7. Codola-Nocera — 8. Reggio Calabria-Paola-Castrocucco per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.

Categoria 2ª — 9. Aosta-Ivrea — 10. Linea d'accesso al Sempione (Gozzano-Domodossola). — 11. Succursale dei Giovi — 12. Sondrio-Colico-Chiavenna — 13. Belluno-Feltre-Treviso — 14. Macerata-Albacina — 15. Ascoli-San Benedetto — 16. Teramo-Giulianova — 17. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca — 18. Termoli-Campobasso — 19. Benedetto-Avellino — 20. Cosenza-Nocera Tirrena — 21. Dalla marina di Catanzaro allo Stretto Ve-

raldi per Catanzaro — 22. Taranto-Brindisi — 23. Messina-Patti — 24. Siracusa-Licata. — 25. Adria-Chioggia.

Categoria 3ª — 26. Novara-Varallo — 27. Brà-Carmagnola — 28. Cuneo-Mondovì — 29. Vercelli-Mortara-Cava Manara Bressana-Bıoni — 30. Airasca-Cavallermaggiore — 31. Ponte-S. Pietro-Seregno — 32. Parma-Brescia-Iseo — 33. Mestre-S. Donà-Portogruaro — 34. Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazioue Lavezzola-Lugo — 35. Lucca-Viareggio — 36. Viterbo-Attigliano — 37. Velletri-Terracina — 38. Cajanello-Isernia — 39. Foggia-Lucera — 40. Foggia-Manfredonia — 41. Candela-Ponte Santa Venere — 42. Zollino-Gallipoli — 43. Ceva-Ormea — 44. S. Arcangelo-Urbino-Fabriano — 45. Legnago-Monselice — 46. Gallarate alla Pino-Novara — 47. Treviso-Motta.

Categoria 4ª — 48. Lecco-Colico — 49. S. Pietro in Casale-Cento — 50. Reggio-Coreggio-Carpi-Finale-Ferrara — 51. Macerata-Civitanova — 52. Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale (sezione ridotta) — 53. Colle-Poggibonsi (sezione ridotta) — 54. Saluzzo-Cuneo — 55. Parma-Guastalla-Suzzara — 56. Reggio-Guastalla. —

La III tabella dimostra lo *stato dei progetti* per le Ferrovie complementari al 31 dicembre 1880, per ciascuna categoria e per ciascuna linea o tronco di linea. Essi sommano a 68, di cui 18 per la 1ª categoria, 29 per la 2ª, 19 per la 3ª, e 2 per la 4ª; e si riassumono poi come segue:

INDICAZIONE DEI PROGETTI	LUNGHEZZE	IMPORTO	
		dei progetti	a base d'asta
	Chilometri	Lire	Lire
1. Progetti appaltati ed in corso d'appalto.	365,278	50,957,306	36,399,432
2. » già ammessi dal Consiglio di Stato	113,022	37,054,806	27,248,493
3. » già ammessi dal Consiglio superiore	193,319	15,955,353	10,421,201
4. » presso il Consiglio di Stato	19,400	1,013,233	671,328
5. » presso il Consiglio superiore	112,882	15,805,070	15,805,070
6. » rinviati per modificazioni	32,900	13,171,342	11,938,376
Totale complessivo . . .	836,801	133,957,110	102,483,900

Le tabelle IV, V e VI comprendono le Ferrovie Sarde, la Palermo-Marsala-Trapani, e le Ferrovie Meridionali, che appartengono a Società private, dei cui lavori in corso ci occupiamo sempre separatamente, ed avremo pure occasione di occuparcene in appresso, specialmente per la parte retrospettiva, in seguito alla Relazione statistica pel 1879 testè pubblicata dalla Direzione generale delle Strade ferrate, e che annunciamo più sotto. —

La VII tabella poi comprende i *Tramways* a vapore ed a cavalli in esercizio, in costruzione, o pei quali era in corso d'esame la domanda di concessione al 31 dicembre 1880.

Eccone le cifre:

Tramways aperti all'esercizio . . . Chil. 923.12 (*)

Tramways in costruzione.

Da Cerignola alla Stazione omonima sulla linea Foggia-Otranto	Chil.	5.000
» Torino a Gassino.	»	15.000
» Locara a Legnago per Lonigo e Cologna Veneta	»	26.000
» Capodichimo a Caivano.	»	10.500
» Mondovì al Santuario di Vico . . .	»	6.110
Totale	Chil.	62.610

(*) Erano in esercizio al 31 dicembre 1879 chil. 515.67.

Tramways in corso d'esame.

Da Pistoia al ponte Calcaiola.	Chil.	5.600
» Arona a Baveno	»	21.435
» Pinerolo a Fenestrelle	»	34.000
» Bettola a Piacenza e Cremona . . .	»	63.508
» Chivasso a Serralunga per Valle Stura	»	43.000
» Intra a Gravellona	»	14.000
» Novi ad Ovada	»	22.500
» Bergamo a Soncino	»	38.000
Totale	Chil.	242.043

FERROVIE VENETE COMPLEMENTARI

Nel precedente numero abbiamo accennato alla proposta presentata alla Deputazione provinciale di Venezia dalla Società Veneta di costruzioni pel completamento della rete ferroviaria veneta. Crediamo ora conveniente di riferirne il testo.

Spettabile Deputazione provinciale di Venezia.

Persuasa la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di aggiungere altre linee a quelle che formavano l'oggetto della sua comunicazione del 15 aprile 1880, e ciò allo scopo di completare la rete veneta e migliorare le

condizioni del transito da e per il porto di Venezia; e persuasa anche di facilitare l'esame delle sue proposte semplificandole, si pregia, per suo nome e conto, il sottoscritto di avanzare la nuova offerta compresa nell'unita Memoria, nella certezza di fare, ad ogni modo, cosa utile alla città e provincia di Venezia.

Ripete anche qui la facoltà accordata alla Provincia di fare di tale Memoria, impegnativa per la Società ch'egli rappresenta, quell'uso che crede più conveniente al suo interesse, anche se trattisi di promuovere la concorrenza, onde ottenere altre più vantaggiose offerte.

Che se le basi delle altre offerte fossero differenti da quelle dell'annessa Memoria, prega affinchè vengano al sottoscritto comunicate, essendo forse possibile ch'esse offerte sieno, da parte della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, migliorabili.

Con profonda osservanza

Venezia, 10 *gennaio* 1881.

VINC. STEF. BREDA.

Memoria.

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche **è disposta a** chiedere la concessione della costruzione ed esercizio delle linee tutte comprese nell'elenco unito, quando ottenga le condizioni seguenti:

A — *Verso il Governo.*

I. Per le linee di seconda e terza categoria, il sussidio per 35 anni di lire 1000 al chilometro, e le altre condizioni stabilite dalla legge del 1873.

II. Per le linee non comprese nelle tre tabelle annesse alla legge del 1879 (e che quindi si devono considerare come in IV categoria), il concorso stabilito all'art. 18 di quella legge, il quale, per le disposizioni della nuova legge testè votata alla Camera (e che ora sta sotto l'esame del Senato), è esteso alle linee costruite anche con binario normale, purchè lo sieno con uno dei sistemi economici preventivati per tali linee.

Questo concorso sarebbe naturalmente pagabile dal Governo in dieci rate annuali eguali, in ciascheduno dei dieci anni successivi all'apertura dell'esercizio di ciascheduna linea, com'è fissato all'art. 15 della legge del 1879.

B — *Verso le Provincie e Comuni.*

III. Il sussidio di L. 1500 al chilometro per tutte le linee indistintamente.

IV. Le Provincie dovrebbero esse chiedere la concessione delle linee della IV categoria per poter profittare delle facilitazioni dell'art. 18, e cederla poi alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, come sono facoltizzate a fare.

V. Qualora la Provincia e Città di Venezia desiderassero che la linea per la Pontebba da S. Donà venisse direttamente, anzichè a Mestre, a Venezia con un ponte metallico, dovrebbero aggiungere alla somma superiormente stabilita L. 90,000 annue per 35 anni —; ed altre L. 60,000, se volessero che anche la linea per Ravenna partisse da Venezia, e si dirigesse con un ponte metallico su Fusina.

VI. Eguali compensi dovrebbe il Governo corrispondere alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche nel caso che si adottasse la costruzione dei ponti metallici suddetti, restando beninteso a carico di essa Società, non solo le spese dei due ponti metallici, ma anche quella del congiungimento di entrambi colla Stazione di S. Lucia.

VII. Tanto il Governo, come la Città di Venezia accorderebbero *gratis* il passaggio sui fondi di loro proprietà e per i rii che occorresse di attraversare ed occupare, sia coi ponti metallici, come con le due linee di raccordamento di essi con la Stazione di S. Lucia.

VIII. Tutte le linee sarebbero aperte all'esercizio a tronchi cominciando dalla Motta-Portogruaro, che dovrà essere entro un anno dall'approvazione del progetto esecutivo, e continuando successivamente in modo che entro cinque anni tutte sarebbero in piena attività di servizio.

IX. La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche limita il sussidio degli enti morali e dello Stato pei ponti metallici di Venezia a quelli indicati agli articoli V e VI, semprecchè all'epoca della stipulazione della concessione i prezzi dei ferri sieno eguali a quelli d'oggi, o differenti del 5 0[0] in più o meno. Sulle diminuzioni od aumenti superiori al 5 0[0], la Società Veneta abbonerà ai Corpi morali ed allo Stato, o questi abboneranno alla Società Veneta, un canone annuo, il quale corrisponda a metà (quindi un quarto a vantaggio o carico dei Corpi morali, ed un quarto a vantaggio o carico dello Stato) della minore o maggiore spesa occorrente, dovendo l'altra andare in diminuzione od aumento della spesa che sosterrà la Società Veneta.

X. La Società Veneta resterà impegnata a questa offerta per mesi cinque.

Le linee sarebbero le seguenti:

1. Venezia (o Mestre)-S. Donà-Motta-Casarsa-Gemona.
2. Treviso-Motta.
3. Chioggia-Adria.
4. Monselice-Este-Montagnana-Legnago.
5. Udine-Palmanova-San Giorgio-Latisana-Portogruaro-Motta.
6. Oderzo-Conegliano.
7. Vittorio-Belluno-Perarolo.
8. Venezia (o Mestre)-Piove-Adria-Ravenna.
9. Udine-Cividale.
10. Padova-Piove.

VINC. STEF. BREDA.

Affinchè poi ognuno possa giudicare anche della parte finanziaria del progetto, la riproduciamo quale fu presentata alla Deputazione provinciale di Venezia:

Conto dimostrativo dell'onere annuo che verrebbe assunto dalla Provincia di Venezia ed Enti morali con essa interessati per la esecuzione delle linee secondo le varie proposte.

Proposte della Società Veneta.

Lunghezza delle linee nel territorio della Provincia di Venezia:

a) Senza i ponti lagunari		
1. Mestre-S. Donà-Motta-Casarsa	chil.	31
2. Mestre-Piove	»	26
3. Motta-Portogruaro	»	14.5
4. Portogruaro-Latisana	»	13
5. Chioggia-Adria	»	13.6
6. Piove-Adria	»	13
Totale	chil.	111.1
b) Con i due ponti di Mazorbo e Fusina		
1. Venezia-S. Donà-Motta-Casarsa	chil.	29
2. Venezia-Piove	»	31
3. Motta-Portogruaro	»	14.5
4, 5, 6, come sopra	»	39.6
Totale	chil.	114.1
c) Con il solo ponte di Mazorbo		
1. Venezia-S. Donà-Motta-Casarsa	chil.	29
2. Mestre-Piove	»	26
3, 4, 5, 6, come sopra	»	54.1
Totale	chil.	109.1

Colla costruzione del ponte di Fusina si accorcierebbe la linea, in confronto di quella per Mestre, di soli chil. 3, avendo una maggiore estesa di nuova strada da eseguire, di chil. 5, in confronto del tracciato *sub C.* Sembra quindi potersi trascurare il calcolo sul secondo tracciato, e limitarlo agli altri due:

a) quello senza ponti,
c) quello col ponte di Mazorbo.

Tracciato A senza ponti.

Lunghezza delle linee	chil. 111.—
A L. 1500 al chilometro	Lire 166,500

Il concorso però nella spesa per le ferrovie viene dalla legge stabilito debba dividersi tra le Provincie in ragione d'interesse.

La Provincia di Udine *non reclamò* mai la costruzione della linea Casarsa-Gemona, la quale interessa Venezia in prima linea e poi il Consorzio ferroviario, più che non interessi Udine.

Trovasi perciò equo e ragionevole, oltrecchè giusto, che questi interessati concorrano nella spesa con una somma, la quale si preventiva ora in L. 60,000 annue, delle quali 20,000 a carico della Provincia, 20,000 a carico della Città di Venezia, e 20,000 a carico del Consorzio.

Ciò posto, alle	L.	166,500
Aggiungendo	»	40,000
avremo un complessivo sussidio di	L.	206,500

che va diviso così:

1000 lire al chilometro alla Provincia	L.	111,000
20,000 lire di concorso per la Gemona	»	20,000
Totale per la Provincia	L.	131.000
al Municipio di Venezia il concorso per Udine	»	20,000
ai Comuni interessati tutti assieme presi	»	55,500
Tornano le	L.	206,500

Tracciato C.

Lunghezza delle linee	chil.	109.—
ed a L. 1500 al chilometro	L.	163,500
Concorso per Gemona, come sopra	»	40,000
Concorso per il ponte di Mazorbo	»	90,000
In tutto	L.	293,500

le quali vanno così divise:

alla Provincia di Venezia per le 1000 lire al chil.	L.	109,000
per il concorso per la Gemona	»	20,000
per il ponte, ritenendo 2/3 a carico della Provincia ed 1/3 del Municipio di Venezia	»	60,000
Totale per la Provincia	L.	189.000
alla Città di Venezia per la linea di Gemona.	»	20,000
per il ponte	»	30,000
ed a tutti gli altri Comuni interessati presi assieme	»	54,500
Tornano it.	L.	293,500

La *Gaz. di Venezia*, applaudendo in massima a questa importante proposta, dice che la Deputazione provinciale erasi riservata a discuterla lunedì p. p.; ma poi venne prorogata la discussione ad oggi (19) per circostanze personali di alcuni consiglieri.

La stessa *Gazzetta* poi aggiunge:

Secondo informazioni che riceviamo da Treviso, quella Deputazione provinciale, nel convegno ch'ebbe coi delegati della Provincia di Udine, aderì essa pure al progetto della Società Veneta di costruzioni, e si mostrò desiderosissima della concordia con Venezia e per l'interesse di Venezia. Essa è disposta a concorrere nelle spese per la costruzione dei tronchi Motta-Portogruaro e Motta-Casarsa, riservando il concorso per la prosecuzione Casarsa-Gemona al Consorzio interprovinciale autonomo; ed i delegati di Udine accettarono siffatte conclusioni, salvo sempre l'esame della questione finanziaria.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nell'intento di favorire lo sviluppo dell'industria nazionale pel materiale ferroviario, e di sopperire in pari tempo ai sempre crescenti bisogni del traffico ha deciso di proporre all'approvazione del Ministero l'ordinazione fin d'ora di tutto quel materiale che può prevedersi necessario per gli anni 1881 e 82.

Per conseguenza, sarebbero portate nell'attuale bilancio le spese per l'acquisto di 24 locomotive, 50 carrozze e 1040 carri pel 1881: e di 25 locomotive, 70 carrozze e 720 carri pel 1882.

Tutti i veicoli e parte delle locomotive sarebbero affidati all'industria italiana: e le consegne sarebbero fissate ad epoche abbastanza lontane, allo scopo che possano concorrere all'aggiudicazione anche gli Stabilimenti che si stanno impiantando.

Sappiamo pure che, in luogo di fornire, come in passato, ai varii fabbricanti di veicoli le ruote e le molle loro occorrenti, l'Amministrazione lascierà d'ora innanzi al costruttore la cura di provvedersi direttamente di tali pezzi.

✂

Veniamo informati che dal Ministero dei lavori pubblici sono state date istruzioni al R. Commissariato per le Ferrovie Romane, affinchè sia fatto uno studio dei risultati che si otterranno dall'applicazione delle nuove tariffe testè introdotte su quella rete ferroviaria.

✂

Il Consiglio di amministrazione per le Ferrovie dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero la Convenzione stipulata colle Poste svizzere per il servizio cumulativo, nonchè il relativo regolamento.

✂

Sappiamo essere stata notificata dal Ministero dei lavori pubblici alla Società delle Strade ferrate Meridionali la preferenza accordata per la linea Aquila-Rieti al tracciato per Rocca di Corno. In seguito di tale notificazione, la Società ha disposto per la pubblicazione degli appalti relativi al primo tronco della linea, il cui progetto fu già approvato.

✂

Nell'ultimo nostro numero abbiamo detto che la Società delle Strade ferrate Meridionali stava per stipulare il contratto per l'esecuzione dei lavori del tronco dal chilom. 19 al chilom. 28 della linea da Termoli a Campobasso. Veniamo ora informati che anche la stipulazione di quel contratto è un fatto compiuto, per cui la linea predetta può considerarsi in costruzione per tutto il tronco fra la Stazione di Termoli e quello di Ururi.

I lavori finora appaltati importano la spesa complessiva di L. 1,240,000, nella quale è pur compreso l'importo dei lavori del 1.o tronco, a cui provvede direttamente la Società.

La suddetta spesa è ripartita nel modo seguente: dalla Stazione di Termoli al chil. 3 + 100 L. 150,000; dal chilom. 3 + 100 al chil. 12 + 500 L. 400,000, dal chil. 12 + 500 al chil. 19 L. 420,000; dal chil. 19 al chil. 28 L. 270,000.

Dal modo con cui procedono i lavori e dalle disposizioni date dalla Società perchè sieno proseguiti con energia, si ha ragione di credere che i lavori stessi potranno essere compiuti con anticipazione sulle date dei rispettivi contratti.

✂

L'ingegnere governativo incaricato dello studio definitivo della linea ferroviaria da Ascoli a San Benedetto, ha compiuto e presentato alla superiore

approvazione il progetto definitivo di appalto pel 2° tronco della linea stessa, compreso fra il chilometro 8 ed il chilometro 18. Il nuovo tronco ha quindi la lunghezza di m. 10,000. Il detto appalto riguarda l'esecuzione di tutte le opere e provviste di materiali occorrenti alla costruzione del corpo stradale, limitatamente al piano di regolamento.

L'importo presunto dei lavori da appaltarsi ammonta a L. 468,000; e quello delle espropriazioni e dei lavori imprevisti da eseguirsi a cura dell'Amministrazione governativa, a L. 72,000; per cui l'importo complessivo dei lavori preventivati nel progetto è di L. 540,000.

Nell'andamento altimetrico, la lunghezza del tronco è suddivisa nel modo seguente:

Orizzontali	M.	1,600
Ascese	»	7,700
Discese	»	700
Totale	M.	10,000

La pendenza massima che si riscontra è quella del 13.70 per mille. In quanto alla planimetria, il relativo andamento è costituito da 5 curve, dello sviluppo complessivo di m. 1307, e da 5 rettilinei della lunghezza totale di m. 8,693. Il raggio minimo adottato per le curve è di m. 500, ma è applicato ad una sola curva dello sviluppo di m. 144.

Sono previste due Stazioni: una a Spinetoli, e l'altra ad Offida. Le opere d'arte progettate sommano a 30, e di queste le principali sono i ponti seguenti:

Ponte sul Fiobbo, di cinque luci, di m. 15 ciascuna;

Ponte sul Morice, di tre luci, la centrale di m. 8, e le laterali di m. 4.

Ponte sul Varzo, di 10 m. di luce;

Ponte sul Lama, in tre aperture, di m. 15 ciascuna;

Ponte sul Chifenti, di 15 m. di luce.

✂

Il giorno 17 corrente scadevano *i fatali* per l'appalto del tronco di ferrovia dall'ettometro 18 + 348 all'ettometro 25 + 348 della linea da Teramo a Giulianova.

Venne fatta l'offertà del ventesimo di ribasso dal sig. Podestà Franceso. La somma del primo deliberamento venne perciò ridotta da L. 469,915.05 a L. 446,419.30.

✂

Il sig. A. Vaucamps, aderendo alla richiesta fattagli dal Ministero, ha fatto modificare i progetti da lui presentati per le ferrovie Saronno-Confine Svizzero, Saronno-Varese-Laveno e Malnate-Como, nel senso d'introdurvi tutte le economie possibili mercè l'adozione delle modalità prescritte per le ferrovie economiche del 2° tipo, ed in conformità al voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: Il nuovo progetto, pienamente conforme alle condizioni suaccennate, venne dal sig. Vaucamps sottoposto all'approvazione ministeriale, unitamente ad un nuovo schema di Convenzione per la linea Saronno-Confine Svizzero.

✂

Per mitigare le conseguenze dei frequenti infortunii e garantire al pubblico il buon servizio della tramvia Como-Fino-Saronno e Fino-San Pietro Martire, il Direttore della Società anonima della detta tramvia ha chiesto l'autorizzazione di impiantare ed esercire un filo telegrafico fra Saronno e Como.

✂

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha già date le occorrenti disposizioni alla Direzione della Novara-Pino perchè abbia il più sollecitamente possibile a presentare il progetto delle modificazioni da introdursi alle travate del ponte sul Ticino per renderlo adatto al doppio uso della ferrovia e della strada provinciale, in conformità di quanto fu già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Frattanto sono già indetti 9 appalti pei varii tronchi della nuova linea, come potranno rilevare i lettori tra le *Notizie ferroviarie italiane*.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato l'ammissione della Stazione di Dogna, della linea Pontebbana, al servizio delle merci a piccola velocità, limitato però nella proporzione che la Stazione stessa potrà permettere.

✂

Su istanza del Comune di Portofino, il Consiglio suddetto ha deliberato che alla denominazione della Stazione di S. Margherita vengano aggiunte le parole « *Per Portofino* », da indicarsi anche dal personale di servizio dei treni nelle fermate alla Stazione medesima.

✂

Sappiamo che negli *Annali dell'Industria e del Commercio pel* 1880 è imminente la pubblicazione di una Memoria, di circa 200 pagine, del Ministero di agricoltura, industria e commercio intorno al progetto di Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia, formulato dalla Conferenza di Berna, com'è già noto ai nostri lettori.

Quanto prima saremo in grado d'intrattenerli ampiamente su questo importantissimo elaborato, il più notevole e completo che siasi finora pubblicato sulla materia.

✂

Dall'on. comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare della sua *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1879, testè pubblicata. È un volume di oltre 500 pagine, corredato di una magnifica carta delle ferrovie del Regno, e compilato con quella diligenza e cura, che abbiamo già potuto constatare nelle Relazioni precedenti.

E come abbiamo fatto per queste, ci occuperemo di proposito nei prossimi nostri numeri.

✂

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni circa affari concernenti il servizio delle strade ferrate;

Fu di avviso di sospendere il proprio parere in ordine alla domanda di concessione di una ferrovia a sezione ridotta da Parma a Guastalla per Suzzara, fino a che non gli siene comunicati gli atti relativi alla costituzione e regolarizzazione del Consorzio per la costruzione della detta ferrovia;

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto per la costruzione del tronco Ravenna-Bevano, della ferrovia Ravenna-Rimini. Questo tronco ha la lunghezza di metri 14,855. L'importo dei lavori compresi nell'appalto, cioè movimenti di terra ed opere d'arte, rileva a L. 284,328. Le somme a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni ed imprevisti ammontano a L. 78,905.34.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 10 al 15 corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco San Severino-Matelica, della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano (esclusa la provvista dei ferri per l'armamento della via ed il materiale fisso delle Stazioni);

Un progetto per l'aggiunta di un terzo binario nella Stazione di Pietra Ligure, lungo la linea ferroviaria dalla Spezia al confine francese;

Un progetto per opere di consolidamento al rilevato nel tratto fra il quadrivio della Spinasanta e Borsellini, della strada nazionale Palermo-Girgenti, per Corleone e Bivona, in provincia di Girgenti;

Un progetto per la ricostruzione del nuovo argine sinistro del Gorzone, distrutto colla rotta del giorno 7 corrente, in Cavarzere, provincia di Venezia;

Un progetto per la sistemazione del porto di Santa Venere, in provincia di Catanzaro;

Un progetto per la provvista e lavorazione dei marmi occorrenti nei due passaggi laterali del portico principate della Basilica di San Paolo a Roma;

E due schemi di regolamento edilizio per la città di Foggia e pel Comune di Bagni di Lucca.

Fu pure approvato un progetto di massima per una ferrovia da Como a Lecco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 9 ant. del 31 gennaio corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Novara e Milano, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro, a tre luci ed a due binarii, sul fiume Ticino presso Sesto Calende, a servizio della ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende, in provincia di Novara e Milano (escluse le espropriazioni stabili, i movimenti di terra per la formazione degli argini stradali, le gettate di massi, e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di L. 1,839,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma, Milano o Novara pel deposito interinale di L. 62,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 142,000 come sopra.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara-Pino compreso fra Oleggio e Sesto Calende, della lunghezza di m. 14,550 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 4,340,000.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Novara pel deposito interinale di L. 150,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 267,000 come sopra.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e le Prefetture di Milano e di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Milano e di Como, compreso fra Sesto Calende ed il Cucchino, della lunghezza di m. 4035.30 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 817,275.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma, Milano o Como pel deposito interinale di L. 41,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 82,000, come sopra.

— Alle ore 9 ant. dello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara Pino, in provincia di Como, compreso fra il Cucchino e Monvalle, della lunghezza di m. 11,800 (escluse le espropriazioni stabili, le implacature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 879,100.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Como pel deposito interinale di L. 45,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 88,000 come sopra.

— Alle ore 11 antim. dello stesso giorno, presso il detto Ministero e la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente, all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Como, compreso fra Monvalle e Laveno, della lunghezza di m. 5520 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 1,696,250.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una dalle Tesorerie provinciali di Roma o Como pel deposito interinale di L. 60,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 134,000 come sopra.

— Alle ore 9 ant. del 2 febbraio p. v., presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Como, compreso fra Laveno e le Fornaci di Caldè, della lunghezza di m. 4364 (9 escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc), per la presunta somma di lire 3,501,600.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Como

pel deposito interinale di L. 120,000 in numerario, o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 225,000 come sopra.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 2 febbraio, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della detta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Como, compreso tra le Fornaci di Caldè e Germignana, della lunghezza di m. 8400 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 2,315,680.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Como pel deposito interinale di L. 78,000, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 165,700, come sopra.

— Alle ore 11 ant. dello stesso giorno 2 febbraio, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamense all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Como, compreso fra Germignana e la Galleria di Luvino, della lunghezza di m. 3800 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 2,625,980.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dalla consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Como pel deposito interinale di L. 88,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 181,300 come sopra.

— Alle ore 10 ant. del 3 febbraio p. v., presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della detta ferrovia Novara-Pino, in provincia di Como, compreso fra la Galleria di Luvino e la Galleria di Maccagno Inferiore, della lunghezza di m. 2649.31 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 1,382,220.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Como pel deposito interinale di L. 50,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva e fissata in L. 119,000 come sopra.

Ferrovia Reggio-Villa S. Giovanni-Castrocucco. — In seguito alla diminuzione di lire 5.35 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 1,575,873.86, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutaei il 15 dicembre p. p. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Reggio-Villa S. Giovanni, della ferrovia Reggio Castrocucco, in provincia di Reggio di Calabria, della lunghezzza di m. 14,208 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista ed impiego in opera del ballast, dell'armamento e dei meccanismi), si procederà alle ore 10 ant. del 31 gennaio corrente, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Reggio di Calabria, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 1,491,564.61, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Reggio di Calabria pel deposito interinale di L. 95,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 190,000 come sopra.

Ferrovia Castrocucco-Eboli-Romagnano. — In seguito alla diminuzione del veutesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 2,487,966.25, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 15 dicembre p. p., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Sicignano-Galdo, della ferrovia da Castrocucco alla Eboli-Romagnano, in provincia di Salerno, della lunghezza di m. 7,460 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento ed i meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 31 corr., presso il sudd. Ministero e la Prefettura di Salerno, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 2,363,567.94 a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Salerno pel deposito interinale di L. 165,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 215,000, come sopra.

Ferrovia Mestre-Portogruaro. — Il Sindaco di Venezia e quello di Murano chiesero alla Deputazione provinciale, che, in pendenza delle trattative sul progetto di completamento della rete ferroviaria veneta, presentato dalla Società Veneta di costruzioni (V. *più sopra*), essa chiedesse al Governo la sospensione dell'asta, che doveva aver luogo il 18 corr., per il tronco da Mestre a S. Michele del Quarto; ma la Deputazione non ha trovato di far luogo alla domanda.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso, in data 11 corr.

A termini di Decreto del Governo francese, la chiusura della caccia avrà luogo quest'anno in tutti i Dipartimenti della Francia al 16 febbraio p. v.

E quindi saranno, in massima, rifiutate le spedizioni di selvaggina, le quali non potranno essere consegnate a destino prima del predetto giorno.

Siccome, per altro, è fatta eccezione per le quaglie, di cui è permessa l'introduzione in Francia sino al 1° maggio p. v., e per la selvaggina acquatica ed il coniglio *de garenne*, la cui introduzione è per ora permessa, semprecchè le spedizioni sieno scortate da autorizzazione dei Prefetti di quei Dipartimenti in cui la caccia ne è già proibita; così continueranno ad accettarsi, a tali condizioni, le spedizioni di queste caccie eccezionali, ma sempre ad esclusivo rischio e pericolo dei mittenti, non potendo le Strade Ferrate assumere responsabilità in ordine a siffatti trasporti.

— La Direzione medesima ha pubblicato il seguente Avviso, in data 12:

Si porta a cognizione del Pubblico, che il Ministero dei lavori pubblici, sulla proposta fatta di comune accordo dalle tre Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali italiane, ha con suo decreto, in data del 10 corrente, approvato l'aggiunta, che qui si riporta, da farsi ai Regolamenti-Tariffe delle tre Amministrazioni, relativa al compenso dovuto alle medesime, nel caso in cui vengano ritirate dai mittenti le merci già consegnate per la spedizione:

« Il mittente, che ritira una merce già consegnata per la spedizione, ma il cui trasporto non sia ancora incominciato, è tenuto alla restituzione del riscontro di spedizione o ricevuta in partenza, al pagamento di L. 0.25 per ogni spedizione ed alla rifusione delle spese anticipate, delle tasse di pesatura, di gru e di diritto fisso, nonchè di quelle di carico e scarico, quando ne sia il caso.

« Se poi la merce avesse sostato dodici ore o più nella Stazione di partenza, lo speditore pagherà altresì la tassa di magazzinaggio in vigore per le merci in arrivo. Inoltre saranno devolute alle Amministrazioni ferroviarie le caparre eventualmente sborsate per i vagoni ancorchè all'atto in cui fu eseguita la spedizione fossero restituite al mittente ».

Le disposizioni contenute nell'aggiunta di cui sovra, avranno il loro effetto a cominciare dal 15 corrente.

Imposta ferroviaria. — Leggiamo nel *Diritto*, del 17:

L'imposta erariale del 13 per cento, e quella del 2 per cento sul prezzo dei biglietti ferroviarii, in seguito ad accordi presi fra il Ministero dei lavori pubblici e quello delle finanze, sarà ragguagliata ed incassata, dal 1° gennaio corrente, in ragione del prezzo effettivamente riscosso per tutti i trasporti a prezzo ridotto, invece che sull'intero valore, come si era soliti di praticare per lo passato.

Una tale disposizione sarà applicata, tanto ai trasporti a prezzo ridotto in servizio interno, quanto a quelli in servizio cumulativo, ed avrà effetto, tanto per la percorrenza sulla rete dell'Alta Italia, come per quelle sulle corrispondenti ferrovie.

Tronco ferroviario in Milano. — I giornali milanesi annunciano che già da alcuni giorni sono incominciati i lavori per la costruzione del tronco di ferrovia, che deve mettere in comunicazione lo Scalo coi locali dell'Esposizione Nazionale.

Si diede già mano alla costruzione del cavalcavia che, attraversando il Seveso e la strada attigua, deve collegare la linea ferroviaria già esistente presso la Rimessa delle locomotive, con quella che si sta costruendo sulla piazza della Stazione centrale.

Si stanno pure edificando altri due grandi locali ed un piano caricatore in prossimità dello Scalo della Grande Velocità, perchè insufficienti gli attuali.

Ferrovia di Valle Seriana. — Il *Sole* dice che alcune lievi difficoltà, che parevano insorte colla Società costruttrice della ferrovia di Val Seriana, furono completamente appianate in una seduta, che tenne il 12 corrente la Deputazione provinciale di Bergamo col rappresentante della Società sovraccennata.

Ferrovia Parma-Spezia. — Si ha da Parma, che a poca distanza dalla città sono cominciati i lavori del primo tronco della Parma-Spezia. Oltre a trecento operaj lavorano ora a formare l'argine stradale fuori di porta Santa Croce, nel tratto che corre dalla strada di Baganzola alla via Emilia.

Presso Fornovo sono occupati più di 800 operaj ai lavori di sterro ed alla formazione dell'argine stradale nel difficile tratto da Fornovo a Ricco. A Fornovo si lavora pure attivamente agli imbocchi della prima galleria.

Ferrovie del Piemonte. — Da Villafranca-Piemonte scrivono alla *Gazz. del Pop.* che la scorsa domenica fu un giorno di festa per quel Comune, dove era convocata l'assemblea dei delegati dei Comuni componenti il Consorzio per le ferrovie Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo.

Intervennero all'assemblea 25 rappresentanti. Si udì innanzi tutto la relazione del presidente del Consorzio; indi si confermò a presidente lo stesso sindaco di Saluzzo, e si confermarono gli attivissimi membri del Comitato cav. Garneri ed avv. cav. Prat. In luogo dell'ingegnere Spreafico, che erasi dimesso per ragioni di delicatezza siccome incaricato dal Governo degli studii delle ferrovie, fu eletto il barone Manno.

L'assemblea approvò poscia il bilancio del 1881; approvò la Convenzione per gli studii del tronco Moretta-Saluzzo; nominò a revisori dei conti i delegati di Saluzzo cav. avv. Turbiglio e conte Della Chiesa di Cervignasco, ed il delegato di Moretta cav. dott. Bernocco; deliberò di instare presso il Governo « perchè nella costruzione delle « due linee non si adottasse altro tipo che il tipo num. 1, « facendo conoscere allo stesso Governo, che quando il « medesimo avesse persistito nell'idea di veder adottato « il tipo num. 3 (ultimo dei tipi a sezione completa), il « Consorzio sarebbesi sciolto, lasciando al Governo tutta « la responsabilità del suo scioglimento ».

Diede atto con molta soddisfazione al barone Manno della dichiarazione fatta a nome del Municipio di Villanova Solaro « che, quando il Comune di Morello si « fosse ritirato dal Consorzio, Villanova Solaro, senza fare « questione assoluta di ubicazione della Stazione, sarebbesi ben volentieri addossata eziandio la quota di Mu- « rello »; e finalmente, dietro mozione del delegato avv. Buttini, incaricò la Presidenza di esprimere all'ing. Spreafico la sua soddisfazione per la diligenza e prontezza con cui procedono gli studii affidatigli.

Tramways nella provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino è convocato in sessione straordinaria pel giorno 24 gennaio corrente, per deliberare, fra gli altri, sui seguenti oggetti:

Domanda per concessione di *tramway* a vapore da Santhià ad Ivrea;

Domanda per concessione di *tramway* a vapore da Moncalieri a Poirino, in prolungamento della linea in esercizio da Torino a Moncalieri;

Domanda per concessione di un *tramway* a vapore da Torino a Leynì;

Domande per concessione:

a) Di un *tramway* a vapore Rivarolo-Cuorgnè, in prolungamento della ferrovia Settimo-Rivarolo;

b) Di un *tramway* a vapore Leynì-Rivarolo-Cuorgnè, in prolungamento di quello Torino-Leynì, con diramazione da Rivarolo a Castellamonte.

Tramways di Firenze. — Scrivono alla *Gazzetta d'Italia:*

Anche i lavori della linea Firenze-Sesto della Società Belga procedono regolarmente, ed è da sperare che fra breve anche quel paese sarà posto in comunicazione con la città.

La Società dei *tramways* e il capo di essa signor Ghiliom mettono ogni sollecitudine per affrettare i lavori del nuovo tronco per Poggio a Caiano. Si dice che la nuova linea sarà aperta ai primi di marzo. La Società stessa, intesa a migliorare sempre più l'esercizio delle sue linee, ha comperato delle nuove e potenti macchine, onde il servizio dei *tramways* a Firenze non avrà nulla da invidiare alle altre città.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Leggiamo nell'*Amico del Popolo* di Palermo, 10:

Stamane, coll'intervento dell'on. ministro Baccarini, che ha visitato i lavori della linea, è stato solennemente inaugurato il secondo tratto della ferrovia Palermo-Trapani, da Partinico a Castellammare del Golfo.

Il Ministro si fermò alle varie Stazioni ed al viadotto dello Zucco, ma più specialmente visitò i lavori del nuovo tronco, nel quale sono notevoli il bellissimo viadotto sul torrente Carrozza, la galleria Spadafora lunga 400 metri, il ponte metallico sul Forgia di 35 metri, e l'altro di 15 metri nella località Galatubo; delle quali opere espresse il suo gradimento agl'ingegneri direttori ed ai costruttori.

Da par tutto le accoglienze furono liete e festose. La popolazione di Balestrate si riversava tutta quanta alla Stazione, e il Ministro vi fu ricevuto dalla Giunta e dai cittadini a suon di musica e collo sparo dei mortaretti.

I dintorni della Stazione erano ornati di bandiere, di archi e di festoni, e la Stazione convertita in elegante padiglione.

Lo stesso si dica di Castellammare, dove l'on. Ministro fu accolto a suon di musica dal sindaco cav. Mattarella, dalla Giunta e dal Sotto-prefetto di Alcamo, mentre la folla non si ristette dal gridare: *Viva l'Italia! Viva il Re e la Regina! Viva Baccarini!*

La Società ferroviaria Sicula-Occidentale era rappresentata all'inaugurazione dai suoi consiglieri commendatori F. P. Perez ed J. Florio, i quali avevano accettato l'onorevole incarico dietro preghiera degli amministratori delegati della Società, comm.ri Gallotti e Cottrau, trattenuti sul continente da gravi occupazioni.

L'Impresa costruttrice era, dal canto suo, rappresentata dal suo direttore sig. André Lescanne.

Fra due mesi circa verrà inaugurato anche l'altro tronco Castellammare-Castelvetrano, della stessa linea Palermo-Trapani.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Pare che la Società della strada ferrata dell'Est francese si preoccupi a stabilire un più breve allacciamento possibile colla linea del Gottardo. Essa ha chiesta, per l'intermediario del signor Marti, presidente della Direzione della ferrovia Giura-Berna, comunicazione dei piani ed altri lavori preparatorii, elaborati a questo scopo da un Comitato d'iniziativa, oggi sciolto, e che si trovano deposti negli archivii lucernesi; il che venne accordato.

L'Est francese è già legato al Gottardo colle linee esistenti, ma i suoi interessi gli impongono di esserlo in modo più diretto; ed è assai probabile che non si arretrerà davanti ai necessarii sacrificii per raggiungere questo scopo.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di dicembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 16,300 (nel mese corrispondente del 1879 12,517), introito fr. 17,100 (fr. 12,818.35); merce trasportata tonn. 4240 (tonn. 3300), introito fr. 16,700 (fr. 13,772.65). Introito complessivo fr. 33,800 (fr. 26,551), ossia fr. 824 39 (fr. 647.59) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 12,800 (1879: 11,157), introito fr. 10,500 (fr. 8,624 90); merce trasportata tonn. 1740 (tonn. 1389), introito fr. 5400 (fr. 4067.10). Introito complessivo fr. 15,900 (fr. 12,692), ossia fr. 611.54 (fr. 488.15) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 29,100 (1879: 23,674), introito fr. 27,600 (fr. 21,443.25); merce trasportata tonn. 5980 (tonn. 4689), introito fr. 22,100 (fr. 17,799.75). Introito complessivo fr. 49,700 (fr. 39,243), ossia fr. 741.79 (fr. 585.72) in media per chilometro.

Il movimento durante l'anno 1880 su queste linee fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno. — Passeggeri: 238,870 (1879: 183,707), introito fr. 283,644.70 (fr. 226,123.05); merce trasportata tonn. 64,591 (tonn. 36,860), introito fr. 217,597.20 (fr. 153,171.15). Introito complessivo fr. 501,241.90 (fr. 379,294.20), ossia fr. 12,225.41 (fr. 9,251.08) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. — Persone trasportate 193,479 (1879: 178,123), introito fr. 169,881.45 (fr. 149,848.10); merce trasportata tonn. 22,622 (tonn. 16,944), introito franchi 65,028.40 (fr. 50,355.24). Introito complessivo fr. 234,909.85 (fr. 200,203.34), ossia fr. 9,034.99 (fr. 7,700.13) in media per chilometro.

Sui due tronchi. — Persode trasportate 432,349 (1879: 361,830), introito fr. 453,526 15 (fr. 375,971.15); merce trasportata tonn. 87,213 (tonn. 53,804), introito fr. 282,625.60 (fr. 203,526.39). Introito complessivo fr. 736,151.75 (franchi 579,497.54), ossia fr. 10,987.34 (fr. 8,649 22) in media per chilometro.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 7 corr., ha approvati i piani, profili e disegni presentati dalla *Compagnie générale des Tramways suisses* per la costruzione della linea Chêne-Maillesulaz delle ferrovie a cavalli di Ginevra, alla condizione però che l'esecuzione della via abbia luogo secondo gli accordi stabiliti fra il Consiglio di Stato di Ginevra e la Direzione.

Ferrovia del Sempione. — La Camera di commercio di Genova, nella seduta del 28 dicembre scorso, ha approvato all'unanimità il rapporto della Commissione da essa eletta (e composta degli onorevoli Argento, Currò e Solari) per studiare la questione dell'apertura di un nuovo valico alpino, ed ha deliberato di sottometterlo al Ministro dei lavori pubblici.

In esso è detto tra le altre cose:

« Parlando di ciò che è ragionevole aspettarsi della costruzione di una ferrovia attraverso il Sempione, bisogna distinguere tra i vantaggi che ne avrebbe Genova, e quelli che avrebbe Milano e con Milano quasi tutta l'Italia.

« Per Genova, la ferrovia del Sempione vorrebbe dire un ravvicinamento con la Svizzera occidentale, mercè il quale si potrebbe lottare in queste parti, tranne a Ginevra, vantaggiosamente contro Marsiglia; il quale ravvicinamento lo si avrebbe altresì con Parigi e Calais. Per Milano, il guadagno sarebbe d'assai maggiore, perchè si abbrevierebbe la distanza tra Milano e Ginevra di novanta chilometri, tra Milano e la restante Svizzera occidentale e Parigi di un centinaio di chilometri, e tra Milano e Calais di centoquaranta.

« La ferrovia del Sempione è dunque faccenda che deve interessare l'Italia, più della Svizzera. Ciò è così chiaro, che non metterebbe neppure conto di parlarne e di far voti a favore di questa nuova opera, se non fosse la opposizione che ad essa fanno i partigiani della ferrovia del Monte Bianco, i quali rivolgono i loro sforzi a far sì che questa venga anteposta a quella.

« Ora l'agognata sostituzione della ferrovia del Monte Bianco a quella del Sempione, utilissima agli abitanti della valle francese dell'Arc, non gioverebbe punto all'Italia, come quella che mette il poco e incerto contro il certo e molto.

« Poco importa che per il Monte Bianco la distanza tra Genova e Ginevra sia alquanto minore che per il Sempione, se per arrivarvi è forza passare lungo la valle francese dell'Arc, e passare pertanto sotto le forche caudine delle tariffe francesi, come ci passiamo ora nella valle del-l'Arc. Il Monte Bianco sarà una porta aperta alla Francia per venire in Italia, e una porta chiusa a noi per andare in Svizzera, dove per il Sempione noi possiamo andare benissimo, fuori che a Ginevra, con maggior brevità che per il Cenisio e il Monte Bianco medesimo.

« La ferrovia del Sempione è quasi tutta costrutta, bastando a compierla la costruzione di soli trentotto chilometri di via da Domodossola a Brigue. Quella del Monte Bianco è tutta da costrurre, e sono centoquarantatrè chilometri di via almeno, da Aosta a Ginevra, alla costruzione dei quali bisognerebbe provvedere.

« Il compiere la linea del Sempione è una necessità, perchè è un'opera che non si può lasciare a mezzo, quando così poco manca a compierla, per amore di un'altra in cui tutto è da fare ».

— Il *Journal de Genève* annuncia che il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Sempione, in vista dell'apertura all'esercizio della linea Bouveret-Brigue, ch'ebbe luogo il 1° gennaio corr., ha ricostituito il proprio Ufficio e modificata l'organizzazione interna della Compagnia nel modo seguente:

Il sig. Ceresole, finora presidente del Comitato di direzione, è stato nominato Presidente del Consiglio d'amministrazione. Egli resta incaricato delle transazioni da proseguire nella Svizzera e fuori pel traforo del tunnel del Sempione.

Il sig. Jules Monnerat, finora presidente, è stato nominato vice-presidente del Consiglio d'amministrazione.

Il sig. Lommel, finora membro del Comitato di direzione, è stato nominato Direttore della costruzione e dell'esercizio.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici, essendosi recato in questi giorni a Limoges per la inaugurazione di 140 chil. di ferrovia, pronunciò, al banchetto offertogli dal Municipio, un discorso in cui fa rilevare lo sviluppo preso dalle costruzioni ferroviarie in quella parte della Francia.

« Il dipartimento dell'Alta-Vienna, egli dice, non aveva 100 chil. di ferrovie, 13 anni sono; ne aveva 140 appena nel 1874. L'anno 1875 lo dotò soltanto delle linee da Limoges a Brive e ad Angoulême. Oggi inauguriamo in una sola volta 140 chil. circa di nuove linee.

« Laonde, al presente, questo dipartimento, con la sua rete di 363 chil., ha preso il primo posto tra i meglio dotati. Ponete in rapporto l'estensione della detta rete ferroviaria, sia colla sua popolazione, sia alla superficie del suo territorio, e vedrete ch'esso trovasi al di là della media generale della Francia.

« È questo un assai bel risultato, ch'io sono lieto di constatare, poichè si collega necessariamente all'aumento

della ricchezza pubblica, allo sviluppo dell'istruzione, ch'è la fonte di tutti i progressi morali e materiali. Io me ne rallegro, perchè la facilità e l'economia relativa dei trasporti daranno un nuovo slancio alla vostra industria già florente e porteranno alla vostra agricoltura elementi di prosperità.....

« Nè il Governo si arresterà, o signori, nella esecuzione del suo còmpito. La legge del 17 luglio 1879 ha classificato ancora nell'Alta Vienna circa 100 chil. di ferrovie. Gli studii sono già intrapresi per parecchie linee; i lavori sono incominciati per un'altra; e non si farà certo attender molto il momento in cui una importante corrente di scambi potrà stabilirsi tra la vostra città industriale e le regioni minerarie della pianura centrale e dell'Auvergne ».....

Disastro in Francia — Il giorno 9, alla Stazione di Mezzi, vicino a Chateau-Thierry, un treno di viaggiatori ha urtato contro un treno-merci. Parecchi vagoni di mercanzia sono stati messi in pezzi; sei viaggiatori riportarono delle contusioni più o meno gravi; il macchinista e il capo-treno son gravemente feriti; il fochista rimase ucciso.

Ferrovie in America. — Al *Times* telegrafano da Washington in data dell'8, che il capitano Eads chiederà il concorso del Congresso per la costruzione della ferrovia per le navi attraverso all'istmo di Tehuantepec. Egli si propone di costruirvi, per saggio del progetto, una Stazione ed un tratto ferroviario di dieci miglia, prima di ricevere nessuna garanzia. Dice che in dieci anni si potrà fare tutta la linea.

Notizie Diverse

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 21 novembre scorso (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Messina.

Industrie metallurgiche. — A Genova si sta preparando una radunanza generale dei rappresentanti le industrie metallurgiche; ed il Comitato promotore, composto dei sigg. Giov. Ansaldo e C., Nicolò Odero fu A., Gerolamo Ratto, Filippo Tassara e figli, Tardy e Beneck, Cravero e C. e Ballaydier fratelli, ebbe l'incarico di provvedere perchè tale radunanza avvenga prima che incominci alla Camera dei deputati la discussione sul corso forzoso.

Ufficii telegrafici. — Il 6 corrente in Pomigliano d'Arco (provincia di Napoli), il 7 in Follonica (provincia di Grosseto), ed il 9 in Casalpusterlengo (prov. di Milano), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 4 corr., nella Stazione ferroviaria di Corigliano Calabro (provincia di Cosenza) è stato attivato il servivio telegrafico pei privati.

Macchina Hughes a motore idraulico. — Il *Bollettino telegrafico* annunzia che nell' Ufficio telegrafico centrale di Roma è stata messa in esperimento una macchina Hughes a motore idraulico Humblot, nella quale è soppresso il peso, e vi è invece una piccola ruota idraulica, che, mediante una cordicella di trasmissione, agisce direttamente sul volano della macchina. Tutto il roteggio è quindi soppresso.

Questo apparato funziona benissimo; ma la sua adozione è subordinata al concorso di speciali circostanze.

Decesso — È in questi giorni mancato ai vivi il già deputato comm. G. B. Loro, membro del Comitato interprovinciale ferroviario veneto. L'Assemblea ferroviaria, col suo presidente senatore Lampertico, intervenne lunedì scorso ai funerali in Treviso, rendendo omaggio ad un uomo che tanta forza di volontà ebbe nel costituire il Consorzio di quelle provincie.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Scarse furono nella scorsa settimana le transazioni sui valori ferroviarii in generale.

Le Azioni della Società delle Meridionali tennero i due punti estremi di 458 e 454; le Obbligazioni relative a 276.50; i Boni a 541.75.

Le Sarde, della serie A, si aggirarono tra il 276 al 277; quelle della serie B, tra il 273 e il 274; le nuove trovarono compratori a 276.50. Le Meridionali Austriache ben tenute a 287.50. Le Palermo-Trapani nominali tra il 279.25 al 279.50; quelle di seconda emissione a 267.50. Le Pontebbane a 450 contanti. Le Azioni Ferrovie Romane tenute a 137 e 136.50.

A Parigi, le Lombarde ben sostenute a 228.75. Le Azioni Ferrovie Romane a 136; le Obbligazioni relative a 360.

Avvisi d'Asta

Il 26 corr., presso il Municipio di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di adattamento di una parte dell'ex-Convento di San Savino ad uso di Dogana centrale, per il presunto importo di L. 21,823.58. Lavori da eseguire entro 100 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 2000.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Piano del Lago-Amantea, 4° tronco, dalla Sella del Ceramelio alla marina d'Amantea, della lunghezza di m. 17,006, per il presunto annuo canone di L. 7,640. Deposito interinale L. 400, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto dei lavori per l'apertura del 1° tronco di via Coreia, fra piazza Galeazzo Alessi e via Nino Bixio, sul prezzo di L. 43,428, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione della strada provinciale Lecce-Manduria, per la durata d'anni due, salvo due altri di rispetto, pel presunto annuo canone di lire 18,284.31. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva lire 4500 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione della strada provinciale Lecce-Brindisi, per la durata d'anni due, salvo due altri di rispetto, pel presunto annuo canone di L. 16,236.50. Deposito interinale L. 800 in contanti o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 4000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Castelsardo ad Ozieri, della lunghezza di m. 35,260, per il presunto annuo canone di L. 13,380. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di adattamento di una parte dell'ex-Convento di S.a Teresa in Siracusa ad uso Infermeria presidiaria, per la presunta somma di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alghero a Porto Conti, della lunghezza di m. 11,967, per la presunta annua somma di L. 1200. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 5 febbraio p. v., presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere di fabbrica, arginatura e palificazione per il ponte metallico sul Marapotamo, nella strada da Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 147,537. Deposito e cauzione L. 10,000.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società della ferroqia Sioula-Oeoidentale la costruzione e posa in opera della tettoia metallica per la Stazione di Trapani.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 4° Elenco).

Fumagalli G., Cap. Staz. Castelalfero, L. 1; Fulcini A., id. id. Montecatini, 1; Iacomelli G., imp., id., cent. 50; Dazzi L., Cap. Staz., Finalmarina, L. 2; Fusarini A., ing. cap. div., Verona, id. 4; Raseri M., ing. cap. opif., id., id. 3; Gololbacher I., ing. appl., id. id. 1; Tannari E., id. id. 1; Capelletti P., ing. cap. opif., id. id. 2; Mondino P., sott. cap. Uf., id. id. 1.50; Dal Maso A., cont., id. id, 1: Morino P., ing. cap. opif., Bologna, id. 5; De Lentulus A., cont., id. in. 1; Viviani G., appl:, id. id. 1; Dall'Olio G., id., id. 1; Scarani G., id., id. 1; Fochesato G. A., Cap.-Contr., Milano, id. 5; Canera G., Cap. Uff., id., id. 2: Fanelli A. C., imp., id., cent. 50; Cuniberti D., id. id., 50; Zineroni V., Cap. Cont. Lav., id., id. 5; G. Magnani, agg. al Rag. C., id., id. 10; L. Petibon, Rag. Cen. 10; Granatico G., Cap. Staz., Collegno, id. 1; Giacheri A., imp., cent. 50; Gonasso G., Cap. Staz., Ventimiglia, id. 2; Mola L., sott. Cap. staz., id., id. 1; Roger E., id. id. 1; Biancheri C., id., id. 1; Giussani G., id., id. 1.

Ariccio G., Cap. staz., Incisa Belbo, id. 4; Cordara C., g. staz., id., cent. 50; Chicco L., g. eccentr., id., id. 50; Branda C., id., id. 50; Talenti L., man., id. 50; Rocca L., Cap. staz., Salbertrand, id. 2; Buccinelli E., imp., id., id. 2; Comizzoli L., id., id. 1; Novaresio F., sott. Cap. Staz., S. Benigno, id. 1.50; Fortunati G., gest., id., id. 1; Proserpio C., imp., id., id. 1; Cassano P., g. mag., id., cent. 50; Narzoli A., ass., id., id. 50; Gregori A., g. mag., id., id. 50; Loda G. B., id. 50; Damiani A., imp., id, id. 60; Luciani E., g. mag., id. 50; Giberti V., imp., id., id. 1; Sburlati F., g. mag., id., id. 50; Pedemonti B., imp., id., id. 1; Eula M., id., id. 60; Garagnani G., sott. Cap. Staz., Id., id. 1; Ivaldi S., sott. Cap. Staz., id 1; Bogino P., imp., id. cent. 50; Manfrino L., id., id. 50; Botta A., g. mag., id., id. 50; Mantavani T., Cap. Staz., Torino P. S., L. 2; Ferrero Paolo, gest., id., id. 2; Sarasino G., imp., id., id. 1; Pogliani G., Cap. Staz., Alessandria, 3; Guala G. B., sott. Cap. Staz., id., id. 1; Riccio V., id., id. 1; Amerio S., id., id. 1; Gortese E., id., id. 1; Marzarello A., id., id. 1; Bezzi P., gest., id., id. 1; Druetto G., imp., id., id. 1; Scotti B., id.. id. 1; Duprat T., id., cent. 60; Gazzera V., id., id. 50; Mengozzi E., id., id. 50; Canavesi F., id., id. 50; Spagna O., id., id. 50; Scala C., id., id. 50; Ollagnero G., id., id. 50; Barilati G., id., id. 50; Bussetti D., id., id. 50; Raggio C., id., id. 50.

Pastine G., Cap. Staz., Annone, L. 2; Rosaz, imp., id. cent. 75; Grisoglio G., ass., id. 50. Fontana V., id., id. 50; Macara G. B., Cap. Staz., Ceva, L. 2; Varsi S., sott. Cap. Staz., id., id. 1; Reboldazzi G., gest., id., id. 1; Bianco M., id., id. 1; Vigada G., imp., id., id. 1; Caccia S., id., id. 1; Cerruti A., id., cent. 50; Manto V., id., id. 50, Cresta S., g. magaz.. id., id. 80; Da Milano A., id., id. 50; Dalluzzi P., Cap. Staz., Sezzè, L. 1; Casale G., g. eccentr., id., cent. 50; Chiodi P. G., man., id., id. 50; Lanfranchi A., ispet., Genova, L. 3; Gallo P., cont., Id., id. 1.50; Verdi G., Cap. Staz., Cuneo, cent. 50; Guaraldo F., gest., id., id. 40; Capirone D., imp., id., id. 30; Dente G., id., id. 30; Molinero F., appl., id., id. 20; Soressi L., imp., id., id. 30; Luciano G., gest., id., id. 20; Escoffier G., assist., id., id. 25; Croce L., id., id. 25.

Totale . . . . L. 134.75
Elenchi precedenti » 396.55

Totale . . . . L. 531.30

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	399,175.67	276.06
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	333,826.99	230.86
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 65,348.68	+ 45.20
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	23 954,297.88	16,565 90
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	21,792,203.91	15,070 68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+2,162,093.97	+149522
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,220.—	151,853.11	124.47
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	156,878.50	136.18
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	— 5,025.39	— 11.71
Introiti dal 1° gennaiò 1880.	1,179.54	9,127,245.10	7,737.97
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.57	8,555,218.67	7,429.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 27.97	+ 572,026.43	+ 308.79

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1880
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	29,413,05	12,672,28	9,117,04
Piccola Velocità	8,415,88	424,23	3,845,28
Totali . . .	37,828,93	13,096,51	12,962.32

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal* 18 *al* 24 *novembre* 1880.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	627,656.75	19,522.59
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	507,173.99	15,732.00
Differenza (in più . . .	—	120,482.76	3,790.59
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 9.bre 1880 . .	1,681	27,304,513.47	18,069.74
Periodo corr. 1879	1,674	25,324,128.37	16,783.24
Aumento	7	1,980,385.10	1,286.50
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,301.10	52,541.82	6,394.07	73,239.99
Bagagli e cani . .	173.69	1,088.42	200.60	1,462.71
Merci a grande vel.	1,168.10	5,566.76	435.77	7,170.63
Merci a piccola vel.	8,789 43	34,438.36	3,026.56	46,254.35
Introiti diversi . . .	531.92	692.71	344.71	1,569.34
Totale . . .	24,967.24	94,328.07	10,401.71	129,697.20

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
DI LAVORI PUBBLICI

Avviso.

A senso di deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione di questa Società, gli Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 3 febbraio p. v. ad un'ora pomerid. nella sala della Borsa di Torino, via Ospedale N. 28.

ORDINE DEL GIORNO.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
2° Relazione dei Censori.
3° Approvazione del bilancio al 31 dicembre 1880 e riparto degli utili.
4° Nomina di amministratori.
5° Nomina dei Censori.

Secondo l'art. 23 dello Statuto, l'Assemblea si compone degli Azionisti che non più tardi del giorno 24 gennaio abbiano depositato almeno 10 Azioni presso la Cassa della Società in Torino, via Bogino N. 20.

Torino, addì 5 gennaio 1881.

Il Direttore
L. PETRINO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

L'Amministrazione della suddetta Società si fa debito di avvertire che, attese le straordinarie operazioni ricorrenti a fin d'anno presso gli Ufficii di vendita, la pubblicazione degli incassi mensuali, solita a farsi alla metà del mese successivo, dovrà, come avvenne negli anni decorsi, protrarsi di qualche giorno per quanto attiene al dicembre 1880.

Roma, 13 *gennaio* 1881.

Il Consigliere d'amministrazione P. DE MALARET.

Il Direttore Generale E. GOUPIL.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 30,000 di Olio di Oliva, per il Magazzino di NAPOLI, apre una gara a schede segrete fra coloro che credessero concorrere a tale fornitura.

Il Capitolato, in base al quale dovrà essere eseguita questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire suggellate e con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid., del dì 31 del corr. mese. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 3° del Capitolato.

Firenze, 13 gennaio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

Privilegiata (BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878) Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.
Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

MANIFATTURA DI FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(INTERAMENTE IN FERRO)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere
GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO
RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA
MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ
A PETIT BOURG (FRANCIA)

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesameo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoce*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	262
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	594
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicattì	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	153
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2074
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Tettoie	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinat specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e [illegible] metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 26 Gennaio 1881. N.° 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le Strade ferrate italiane nel* 1879 — *La ventilazione nella Galleria del Moncenisio* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Guida degli azionisti* — *Annunzi.*

I nostri benevoli associati, che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

Come promettemmo nel numero precedente, intrapreudiamo oggi l'esame della *Relazione Statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1879, testè pubblicata dall'on. comm. P. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, e da lui gentilmente comunicataci.

Questa Relazione, diretta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici comm. Baccarini, fa seguito alle precedenti, già a suo tempo esaminate (*); ed è divisa, come quelle, in tre parti, cioè: 1° Costruzione di ferrovie a cura dello Stato; 2°. Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata; 3°. Esercizio delle Strade ferrate italiane.

L'on. relatore avverte che i provvedimenti in esecuzione della legge 29 luglio 1879 per la *costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, formano oggetto di speciale Appendice alla 1ª. parte; e vengono poi date in altra Appendice alla parte 2ª le notizie relative ai *Tramways*.

Però noi, come abbiamo fatto negli anni decorsi, ci occuperemo anzitutto della parte terza della Statistica, dalla quale si desumono i dati generali più interessanti, a cui poi si collegano le altre parti dell' importante lavoro.

Infatti, dal capitolo I della 3ª parte: *Sviluppo, costo, e dotazione del materiale mobile delle Ferrovie italiane in esercizio*, rilevasi che nell'anno 1879 vennero aperti all'esercizio 11 nuovi tronchi di ferrovia, della complessiva lunghezza di chil. 120. mentre nel 1878 furono soltanto aperti 6 nuovi tronchi per una lunghezza totale di chil. 113. I detti 11 tronchi sono poi così ripartiti fra le varie reti: Ferrovie dello Stato (Rete Calabrese, Frasnia-Maiolungo, chil. 9; Rete Veneta, Chiusaforte-Pontebba, chil. 13) . . . . Chil. 22.—
Milano-Saronno-Erba (tronchi 7) . . . . » 60.—
Romane (Lucera-Avellino) . . . . . . » 24.—
Conegliano-Vittorio (linea stessa). . . . » 14 (1)

Totale Chil. 120.—

Che aggiunti alla rete italiana in esercizio al 1°. gennaio 1879 (2) in . . . . . » 8,220.—
(8,190 al 1° gennaio 1878), ci presentano la rete complessiva (compresi i tronchi comuni) di. . . . . Chil. 8,340.—

A questo punto è aggiunto alla Relazione, come nell'anno precedente, il *diagramma* dello sviluppo delle ferrovie aperte all'esercizio dal 1839 al 1879, da cui ri-

(*) Vedi *Monitore* n. 51 e 53 del 1879, e n. 4, 5 e 6 del 1880.

(1) Compresi chil. 3 comuni colla linea Udine-Mestre.
(2) Non si può far a meno di notare che nella precedente Relazione era indicato invece un totale di chil. 8,303.

sulta la media lunghezza per triennio di chil. 638 (come nel 1878), calcolato il minimo (8) nel 1839, ed il massimo (1554) nel triennio 1864-65-66. —

Il rapporto poi della popolazione e della superficie territoriale dello Stato colla lunghezza della rete ferroviaria in esercizio al 1° gennaio 1880, risulta come appresso:

Rapporto alla popolazione (26,801,154, censimento 1871), nel 1879 si avevano 3,112 chil. per ogni 10,000 abitanti, mentre nel 1878 non si avevano che chil. 3067 (1); e quindi si ha un aumento di chil 0,045 nel detto rapporto.

Rapporto alla estensione territoriale (2,963 miriametri quadrati), nel 1879 si avevano chil. 2,814 per ogni miriametro quadr., mentre nel 1878 non si avevano che, chil. 2,774 (2); e quindi si ha un aumento di chil. 0,040 nel detto rapporto. —

In luogo della situazione generale delle Ferrovie italiane, rappresentata nella precedente Relazione dall'allegato prospetto *A*, tale prospetto riassume invece nella Relazione presente le sole lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1879.

Si fa però notare dal relatore che, « all'oggetto di mettere in relazione i dati dei consueti prospetti statistici con quelli dei prospetti proposti dalla Commissione internazionale per la statistica ferroviaria, si è reso necessario raggruppare diversamente le linee ed esprimere le *lunghezze loro* in *chilometri* e *metri*; ciò che spiega l'apparente differenza fra le lunghezze della presente Relazione e quelle delle Relazioni antecedenti, nelle quali le lunghezze stesse erano espresse solo in chil., correggendo generalmente in più le cifre decimali. Inoltre hanno pure variato le lunghezze medie esercitate negli anni 1878 e 1879, essendosi nella presente Relazione tenuto conto, pel calcolo di tali lunghezze, delle istruzioni date in proposito dalla Commissione predetta ».

Ecco ora il riassunto del prospetto *A*:

	LUNGHEZZA	
	assoluta	media in esercizio
	chil. m.	chil. m.
Ferrovie dell'Alta Italia	3,564.685	3,573.948
» Romane	1,672.772	1,666.987
» Meridionali	1,441.377	1,441.377
» Calabro-Sicule	1,151 653	1,147.940
» Sarde	228.848	228 848
» di Società diverse . . .	281.068	241.751
Totali complessivi . . .	8,340.403	8,300.851
Deducendo i tratti comuni . . .	110 607	
Si ha la lunghezza effettiva della rete ferroviaria italiana in . . .	8,229.796	» »

In questo prospetto non si accenna alle linee in costruzione ed in progetto, come nelle Relazioni precedenti e come pure è indicato, certo per errore, nell'indice della Relazione presente a pag. 508; ma forse s'intese supplirvi coll'Appendice sulle nuove costruzioni, di cui ci occuperemo, passando in rassegna la parte prima. —

(1) Però nella Relazione precedente erano indicati chil. 3068.

(2) Nella precedente Relazione erano invece indicati chil. 2,802.

L'allegato prospetto *B* riassume come segue la dotazione del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1879 per l'esercizio delle ferrovie italiane:

	In servizio	In costruzione	Totale
I. *Macchine-locomotive.*			
A ruote libere	119	»	119
A 4 ruote accoppiate . .	707	4	711
A 6 id. id. . .	510	22	532
A 8 id. id . .	80	»	80
Totale N.	1,416	26	1,442
II. *Carrozze da viaggiatori.*			
Di lusso, saloni e break .	68	»	68
Di 1ª classe	530	24	554
Miste di 1ª e 2ª classe . .	545	46	591
Di 2ª classe	922	16	938
Miste di 2ª e 2ª classe . .	11	»	11
Di 3ª classe	2,285	58	2,343
Di 4ª classe	28	»	28
Miste a 2 piani di 1ª, 2ª e 3ª classe	11	»	11
Totale N.	4,400	148	4,514
III. *Carri da merci.*			
Coperti	13,613	356	13,969
Scoperti	9,721	57	9,778
Diversi	345	1	346
Totale N.	23 679	414	24,093

Volendo poi ripartire le suddette cifre totali di materiale in servizio ed in costruzione fra le diverse reti in esercizio, avremo il quadro seguente:

	Macchine locomotive	Carrozze da viaggiatori	Carri da merci
Rete dell'Alta Italia . .	776 (1)	2,216 (2)	14,900 (3)
» delle Romane . .	256 (4)	910 (5)	3,741
» delle Meridionali .	226	653	3,257
» Calabro-Sicule . .	128	480 (6)	1,599 (7)
» Sarde	16	94 (8)	310 (9)
Linee diverse	40 (10)	191 (11)	286 (12)
Totale N.	1442	4,544	24,093

Si avverte però, come negli anni decorsi, che la suesposta dotazione di materiale mobile appartiene soltanto alle ferrovie a scartamento ordinario, e perciò non comprende il materiale della Torino-Rivoli a scartamento ridotto. —

L'allegato prospetto *C* riassume l'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione delle ferrovie italiane al 31 dicembre 1879, sia per conto dello Stato, che per conto di Società concessionarie. Noi riproduciamo integralmente la prima parte del detto prospetto, relativa alla costruzione.

(1) Comprese 20 in costruzione. — (2) 40 idem. — (3) 225 idem. — (4) 3 idem. — (5) 40 idem. — (6) 11 idem. — (7) 68 idem. — (8) 40 idem. — (9) 99 idem. — (10) 3 idem. — (11) 13 idem. — (12) 163 idem.

INDICAZIONE DELLE RETI O LINEE	Lunghezza — Chil.	IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE			
		parziale per linea L. C.	medio per chilometro L. C.	complessivo per rete L. C.	medio generale per chil. L. C.
Rete esercitata dalla cessata Società delle ferrovie dell'Alta Italia.					
Linee riscattate con la Convenzione di Basilea e Linee di cui lo Stato è comproprietario	2,389	689,145,000 »	288,465 »	1,032,317,000 »	297,326 »
Linee Toscano-Liguri, Savona-Bra, Cairo-Acqui e Novara-Gozzano	604	251,697,000 »	416.716 »		
Linee di Società diverse	479	91,475,000 »	190,970 »		
Rete esercitata dalla Società delle Romane.					
Linee proprie della Società	1,525	448,216,000 »	293.912 »	470,237,000 »	282,594 »
Linea Asciano-Grosseto (costrutta dallo Stato)	85	16,539,000 »	194,576 »		
Linee di Società diverse	54	5,482,000 »	101,518 »		
Reti esercite dalla Società delle Meridionali.					
Rete Meridionale (di proprietà sociale)	1,439	396,400,000 »	275,469 »	396,400,000 »	275,469 »
Rete Calabro-Sicula (di proprietà dello Stato)	1,148	314,737,000 »	274,161 »	314,737,000 »	274,161 »
Ferrovie esercitate da Società diverse.					
Ferrovie Sarde	229	57,836,000 »	252,558 »	57,836,000 »	252,558 »
Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo	32	3,670,000 »	114,687 »	3,670,000 »	114,687 »
Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio	32	3,500,000 »	109,375 »	3,500,000 »	109,375 »
Ferrovie { Vicenza-Treviso / Padova-Bassano	108	11,600,800 »	107,407 »	11,600,000 »	107,407 »
Ferrovia Settimo-Rivarolo	23	1,700,000 »	73,913 »	1,700,000 »	73,913 »
Ferrovia Torino-Rivoli (a scartamento ridotto)	12	489,200 »	40,787 »	489,200 »	40,767 »
Ferrovia Milano-Saronno-Erba	60	»	»	»	»
Ferrovia Conegliano-Vittorio	11	»	»	»	»
Totali e medie	8,230	. . . . . .	. . . . .	2,292,486,200	280,976 »

In quanto alla 2ª parte del prospetto, cioè all'importo totale del materiale di dotazione delle suddette reti, esso risulta di L. 226,446,900, colla media chilometrica di lire 27,754. E queste somme trovansi così ripartite:

	IMPORTO DEL MATERIALE	
	complessivo per rete	medio per chilometro
Ferrovie dell'Alta Italia	125,532,000	36.155
» Romane	36,576,000	21,980
» Meridionali	36,318,000	25,238
» Calabro-Sicule	22,600,000	19,686
» Sarde	1,721,000	7,515
Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo	1,148,000	35,875
» Vicenza-Thiene-Schio	600,000	18,750
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	1,700,000	15,740
» Settimo-Rivarolo	»	»
» Torino-Rivoli (a scartamento ridotto)	251,900	20,992
Totale generale e medio	226,446,900	27,754
A cui aggiungendo il costo delle costruzioni suindicate in	2,292,486,200	280,976
Si ha l'importo complessivo per costruzioni e materiale a tutto il 1879	2,518,933,100	308,730

Nel 1878 si aveva invece il costo seguente:

	In complesso	Media per chilom.
Costruzioni	L. 2,233,634,200	L. 273,765
Materiale	» 224,354,900	» 27,498
Importo complessivo	L. 2,457,989,100	L. 301,273

(*Continua*)

LA VENTILAZIONE
DELLA GALLERIA DEL MONCENISIO

Dall'egregio cav. C. Frescot, ingegnere-capo del Servizio del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, riceviamo la seguente comunicazione, a cui di buon grado facciamo posto nel nostro giornale, e per la importanza dell'argomento, e per la competenza dell'autore.

Ai miei egregi Colleghi,

Nel sottoporre al vostro benevolo e competente apprezzamento questa mia breve *Nota sulla ventilazione della Galleria del Moncenisio*, mi occorre anzitutto di espor-

vene in poche parole l'origine, di esprimervi le ragioni he mi hanno determinato di presentarla ora a voi.

La conoscenza di queste circostanze varrà, se non altro, a porre le cose sotto il loro vero aspetto ed a precisare l'indole, il carattere e lo scopo di questa Relazione, ai quali vorrete, spero, colla vostra cortesia avere, nell'esaminarla, uno speciale riguardo.

Il 26 dicembre 1870, lo scoppio della mina abbatteva l'ultimo diaframma di separazione fra i due tronchi d'avanzamento della Galleria del Moncenisio, e le ardite previsioni della scienza venivano così, dopo 14 anni di sforzi intelligenti e titanici, coronate dal più splendido, auspicato successo.

Pochi mesi ancora, e questa nuova importante arteria sarebbe stata aperta al transito ed al commercio internazionale.

Il grande avvenimento attirava e teneva a sè rivolta, coll'ammirazione, l'attenzione di tutti. Dimostrate fallaci in modo così solenne le preoccupazioni, che in non pochi dapprima erano sorte sull'attuabilità della grande impresa, non restava che a sciogliersi una questione non scevra d'importanza, sebbene, relativamente alla prima, di ordine affatto secondario, cioè: « in quali « condizioni, rispetto all'aereamento, verrebbe a trovarsi « la Galleria, allorchè sarebbe stata aperta all'esercizio; « se i mezzi naturali assicuravano una sufficiente ven- « tilazione; ed in caso diverso, quali le disposizioni pre- « feribilmente da prendersi per supplirvi ».

L'interesse speciale che un tale argomento aveva per l'Amministrazione ferroviaria chiamata ad esercire quel tronco, interesse che più direttamente ancora toccava l'Ufficio Studii del Servizio del Materiale e Trazione, di cui mi trovava allora Capo, mi portò naturalmente a studiare una tale questione; ed assunti perciò sul luogo tutti quei dati che potevano avervi relazione, concretai il mio parere in apposita Nota, che fin dal luglio 1871, cioè due mesi prima della solenne inaugurazione della Galleria (17 settembre 1871), sottoposi ai miei superiori, e che nella sua integrità ora vi presento.

Questa l'origine della presente Memoria.

Da quell'epoca ad ora sono trascorsi più di 9 anni.

Nel frattempo, il servizio sotto la Galleria riuscì mai sempre abbastanza soddisfacente, e con una media di 22 treni giornalieri (fra andata e ritorno) si potè, mercè la rigorosa osservanza degli adatti ed efficaci provvedimenti presi dall'Amministrazione ferroviaria, coll'accurata condotta dei fuochi delle locomotive, col sussidio dell'azione dei compressori ed aspiratori impiantati per l'esecuzione dei lavori di perforazione, mantenere, se non una copiosa, almeno una sufficiente aereazione della Galleria.

Potranno questi soli mezzi ancora bastare quando si modifichino, anche leggermente, le condizioni di servizio; oppure forniscono già dessi il limite massimo d'aereamento, che non è opportuno o prudente di oltrepassare?

Un dubbio, a questo riguardo, si presenta, se non probabile, certo possibile.

Ecco come il prolungamento, che ne verrà alla Galleria dal nuovo tronco di raccordamento ora in costruzione all'imbocco Nord, il costante accentuarsi di un aumento nel traffico, che il prossimo completamento della Rete ferroviaria italiana contribuirà certo a sviluppare notevolmente, intervengono a sollevare di bel nuovo la questione della ventilazione del Moncenisio.

Di più, la prossima apertura della Galleria del Gottardo, che per lunghezza e tracciato altimetrico trovasi in condizioni più sfavorevoli che quella del Moncenisio, dà alla detta questione una maggior importanza.

In tali condizioni di cose, non mi è parso affatto inopportuno di richiamare in luce questa mia qualsiasi decenne Nota, per sottoporla, senza pretesa veruna, ed affidato soprattutto alla vostra cortese benevolenza, all'attenzione di voi, miei egregi Colleghi, e di quelle cospicue persone, che posteriormente a quell'epoca, con accorgimento e sagacia non comuni, con tanta efficacia di risultati, furono chiamate e si trovano a capo dell'Amministrazione e Direzione di queste Strade ferrate.

Torino, 21 gennaio 1881.

Devotissimo
CESARE FRESCOT
Ing. Capo del Servizio del Materiale
delle Ferrovie dell'Alta Italia.

NOTA SULLA VENTILAZIONE
DELLA GALLERIA DEL MONCENISIO.

I.

Nel farci ad esaminare i diversi mezzi, sì naturali che meccanici, atti, secondo noi, a produrre la voluta rinnovazione d'aria nella galleria del Moncenisio, è mestieri anzitutto di ben precisare gli elementi da prendersi a calcolo nella soluzione di un tal problema, quali sono: le dimensioni della Galleria, il numero di treni che passeranno ogni giorno in essa, le principali cause dell'infezione dell'aria, il consumo giornaliero di combustibile, la produzione di gas nocivi, la proporzione di questi che dovrà mantenersi in media nell'ambiente della galleria, e finalmente il volume d'aria che converrà estrarre.

Passiamoli dunque brevemente in rassegna.

1. *Dimensioni della Galleria.* — Le dimensioni della Galleria sono le seguenti:

Sezione trasversale libera (in cifra rotonda)	M. q.	40
Lunghezza	»	12,500
Volume	» c.	500,000
Salita da Bardonnèche al mezzo . . .		0,0005
Pendenza dal mezzo a Modane. . . .		0,0222
Differenza di livello fra i due imbocchi .	M.	132,50

2. *Numero di treni presunto (Treni ad una sola locomotiva con* 11 *veicoli).* — Avuto riguardo alla grande importanza della linea, possiamo ritenere che vi passeranno normalmente, per ogni 24 ore, 12 treni ad una sola locomotiva con 8 ruote accoppiate in andata, ed altrettanti in ritorno, cioè 24 treni in tutto. Infatti, risulta dal Servizio del Traffico che nelle presenti circostanze, in cui si fa un eccezionale trasporto di bestiami per la Francia, havvi per Susa un movimento giornaliero di 90 carri merci all'incirca, che farebbero 8 treni di 11 veicoli ad un solo attacco.

Ora, parmi ragionevole di assumere questo traffico per quello normale della linea del Moncenisio, perchè essa non mancherà certo di attivare lo scambio ed il commercio fra le due nazioni sorelle, che tanto vi spesero di denaro e di sacrificii per abbattere la barriera delle Alpi. Ag-

giungendovi ancora tre treni di viaggiatori ed uno di merci, raggiungiamo appunto la cifra fissata di 12 treni per cadaun senso.

3. *Cause dell'infezione dell'aria.* — Questi treni, attraversando la Galleria, tolgono all'aria che vi è contenuta parte dell'ossigeno, ed in cambio vi versano parecchi gas, gli uni improprii, gli altri eziandio nocivi alla respirazione.

Fra essi, il principale è l'acido carbonico, che si sviluppa in gran copia dalla combustione del carbone, e che, trovandosi nell'ambiente in proporzione eccessiva, rende il respirare faticoso, e può eziandio dar origine a funesti accidenti. Viene in seguito l'ossido di carbonio, il quale è assai più nocivo del precedente; ma verrà prodotto, relativamente, in molto minor quantità, poichè la sua esistenza è dovuta unicamente all'incompleta combustione del carbone; e questo inconveniente non mancherà certo di essere ridotto alle minime proporzioni per le provvide cure che non mancherà di adottare l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia circa l'accurata condotta dei fuochi delle locomotive, e quegli altri mezzi che valgano a diminuire, per quanto è possibile, la produzione d'un gas così dannoso.

Al qual proposito, mi faccio lecito di osservare come pel medesimo scopo io creda esser preferibile di abbruciar litantrace che non coke; perchè quest'ultimo, oltre al contenere maggior proporzione di carbonio, richiede di essere ammucchiato sulla griglia con una certa altezza, la qual circostanza favorisce appunto, come si sa, la produzione dell'ossido di carbonio.

Oltre agli accennati, avremo ancora acido solforoso ed altri principii infettanti, ma in proporzioni minime, se si adopera un combustibile appropriato, il quale contenga poca pirite, ecc.

Per conseguenza, possiamo ritenere che fra tutti i gas nocivi, che si svolgeranno nella galleria, l'acido carbonico contribuirà maggiormente ad infettarne l'aria; epperciò ne stabiliremo la ventilazione in modo che la quantità del medesimo gas da trovarsi in essa, si mantenga in una data proporzione normale.

Ben è vero che, oltre all'acido carbonico ed agli altri gas, noi avremo ancora una considerevole quantità di vapor acqueo, il quale non è propriamente un infettante, ma potrebbe tuttavia rendere l'aria malsana per troppa umidità.

Però vedremo come, fissando la rinnovazione dell'aria al modo indicato, anche il vapore acqueo si manterrà in proporzioni convenienti.

Cerchiamo dunque dapprima che quantità d'acido carbonico verrà prodotta nella Galleria, e la proporzione del medesimo nell'aria che sarà da immettersi per mantenere l'ambiente in condizioni di discreta salubrità.

4. *Consumo di combustibile.* — Nel passaggio degli Appennini sulla linea da Pistoia a Porretta, che presenta la pendenza di 0,025, il consumo di combustibile è per ogni treno ad un solo attacco, ed in media fra salita e discesa, di Cg. 18 per chilometro.

Sulle ferrovie ordinarie poi con piccole pendenze, se il fuoco è ben condotto, il consumo di combustibile può ritenersi di Cg. 10 per chilometro. Questi dati, che furono ricavati dalla Contabilità e da apposite esperienze, possono applicarsi alla Galleria del Moncenisio, la quale è per una metà inclinata con pendenza di 0,0222, e per l'altra metà quasi orizzontale.

Il consumo di combustibile potrà pertanto assumersi quivi di:

$$\frac{18+10}{2} = 14 \text{ Cg. per chilometro}$$

per ogni treno ad un solo attacco, ed in media fra andata e ritorno.

Ciascun treno consumerà adunque nei due passaggi sotto la Galleria Cg. 350 di combustibile, ed il consumo per 12 treni nella giornata sarà di Cg. 4200.

5. *Quantità d'acido carbonico svolta nella Galleria.* — Un chilogramma di carbonio, abbruciando completamente, produce Cg. 3,667 d'acido carbonico, ossia m. c. 1,852. Quindi un chilogramma di litantrace, il quale contenga 0,88 di carbonio, produrrà, abbruciando completamente, m. c. 1,65 d'acido carbonico.

Dalle locomotive. — Pertanto nella Galleria del Moncenisio, il consumo giornaliero di carbone essendo di chilogrammi 350 per ogni treno fra andata e ritorno, e di Cg. 4200 in totale pei 12 treni, la corrispondente produzione d'acido carbonico sarà di m. c. 577,500 per ogni treno, e di m. c. 6,930 in totale.

A questa quantità devesi aggiungere quella prodotta dalla respirazione delle persone addette al servizio della Galleria, dai viaggiatori, dai lumi, ecc.

Dalle persone di servizio. — Un uomo produce in 24 ore 520 litri d'acido carbonico (1), ossia 22 litri all'ora; quindi, supponendo 30 persone addette al servizio della Galleria, fra guardavia, manovali, ecc., si hanno . . . . M. c. 15.600

Dai viaggiatori. — Supponendo parimente 2500 viaggiatori al giorno, e che il convoglio impieghi mezz'ora a percorrere la Galleria, si hanno altri . . . » 26.000

Dai lumi. — Per lumi riteniamo . » 15.400

In complesso adunque. . . M. c. 57.000

Aggiungendoli ai precedenti » 6,930.000

Si ha la produzione totale di M. c. 6,987.000

ossia in cifra rotonda 7,000 m. c. d'acido carbonico in ogni 24 ore.

Quante volte al giorno bisognerà rinnovare l'aria della Galleria perchè quest'acido carbonico prodotto non la infetti?

6. *Proporzione media normale d'acido carbonico da contenersi nell'aria della Galleria.* — Si sa che l'aria comune, che noi sostituiremo all'aria viziata, contiene per solito non più di 0,0005 di acido carbonico in volume. Si sa inoltre che il limite della quantità di questo gas, che può essete contenuta nell'aria in cui si deve soggiornare, è di 0,0050, come risulta dalle esperienze di Leblanc ed altri. Noi però dovremo ritenere una proporzione normale più piccola, e prenderemo 0,0015 per le considerazioni seguenti.

Nella ferrovia sotterranea *La Metropolitana* di Londra, dove havvi uno straordinario e continuo passaggio di

(1) V. Oehl — *Fisiologia.*

convogli a viaggiatori, è mantenuta una ventilazione tale, che la proporzione dell'acido carbonico nell'aria non supera mai i 0,0013 a 0,0015.

Questa proporzione però venne dalla Commissione governativa, incaricata di studiare le condizioni igieniche dell'atmosfera interna della Galleria, giudicata non solo pienamente rassicurante, ma ancora suscettibile di essere accresciuta.

D'altra parte poi, lavoravano testè nella Galleria del Moncenisio all'allargamento della piccola sezione circa 600 operaj, fra minatori, manovali, ecc., su di una lunghezza di un chilometro. Avevasi quindi la seguente produzione d'acido carbonico:

600 operaj $600 \times 0,520 =$	m. c.	312
600 lumi	»	300
250 Cg. di polvere $250 \times 0,926$	»	232
Miccia	»	232
	Totale m. c.	1076

Inoltre la polvere, bruciando, sviluppa altri gas irrespirabili e nocivi: azoto, acido solforoso, acido iponitrico, ecc.; e per tener conto anche di questi, possiamo adunque supporre, riportandoli per un momento tutti alla stessa unità, che la produzione media giornaliera di acido carbonico fosse di m. c. 1400.

Ora, ritenendo una sezione media di 15 m. q. ed una corrente stabilita di 0,50 per 1″ (corrente assai piccola, e che è probabile si ottenesse anche quando la ventilazione naturale era debole), si aveva una proporzione media permanente di acido carbonico nella Galleria uguale a

$$\frac{1400}{0,50 \times 15 \times 3600 \times 24} + 0,0005 = 0,00266$$

Questa proporzione equivarrebbe a somministrare in una sala abitata, dove l'unica sorgente d'acido carbonico sia la respirazione degli individui, un volume di

$$\frac{0,022}{0,00266 - 0,0005} = 10^{m.c.}$$

d'aria nuova per individuo e per ora: volume che il Morin, il Poumet ed altri recenti autori, che trattarono della ventilazione, reputano troppo piccolo.

La proporzione suaccennata adunque è ancora troppo elevata per essere adottata per la costituzione media definitiva dell'atmosfera della Galleria, quando verrà percorsa dai convogli; specialmente se si avverte, che la composizione di questa atmosfera andrà allora soggetta a molte e forti variazioni ed oscillazioni nella giornata, per cui la proporzione dell'acido carbonico potrà salire molto al disopra di 0,00266, come vedremo in appresso.

A questo riguardo, tanto per fare un confronto, dirò che, se la supposta corrente di $0^m,50$ al 1″ su una sezione di 15 m. q., ossia di $0^m,1875$ sull'intera sezione libera di 40 m. q. della Galleria, esistesse in questa al passaggio dei treni, essa darebbe una proporzione media di acido carbonico di:

$$\frac{7000}{0,1875 \times 40 \times 3600 \times 24} + 0,0005 = 0,112$$

che è per ogni verso eccessiva, e che renderebbe senza dubbio impossibile il soggiornare qualche tempo nell'ambiente.

Nel caso nostro, io ho creduto essere cosa prudente di fissare una proporzione media normale di 0,0015, affine di premunirci contro le periodiche variazioni, che si verificheranno nella composizione dell'atmosfera della Galleria per essere lo sviluppo dell'acido carbonico intermittente ed irregolare, contro la sua ineguale ripartizione nell'ambiente, contro il maggiore sviluppo che può prendere il traffico in certe circostanze, contro gli accidenti che potrebbero sopravvenire; e per ultimo, attesa la temperatura interna assai elevata, che per certo non favorisce la respirazione.

Infatti, ciascun treno lascia dietro di sè:

Andando da Bardonnèche a Modane . .	M. c.	110
Ritornando da Modane al mezzo della Galleria	»	367.50
» mezzo a Bardonnèche . .	»	100
	M. c.	577.50

di acido carbonico. Quindi la proporzione di questo gas nell'aria della metà settentrionale della Galleria potrà elevarsi a:

$$\frac{367.50}{250.000} + 0,0015 = 0,00147 + 0,0015 = 0,00297.$$

Se poi vogliamo considerare il caso sfavorevole in cui le ruote della locomotiva, ad un certo punto dell'ascesa, prendano a scivolare (inconveniente che non sarà sempre possibile di eliminare), la proporzione dell'acido carbonico potrà in quel sito elevarsi maggiormente e salire all'incirca a:

$$0,00147 \times 2 + 0,0015 = 0,00444.$$

Inoltre, i treni non passeranno tutti ad eguali intervalli, ma più frequenti nel giorno che nella notte; potrà passarvi qualche volta un treno a due attacchi, od anche due treni contemporaneamente, quantunque questi casi, soprattutto l'ultimo, sieno possibilmente da evitarsi; potrà succedere qualche accidente (rottura della macchina od altro), per cui si sia obbligati di domandare una locomotiva di rinforzo, ecc.; di guisa che la proporzione dell'acido carbonico potrà ancora elevarsi al disopra di quella suindicata e raggiungere qualche volta, se non superare, il limite di 0,0050. Giova poi aggiungere che, nel nostro caso, la produzione dell'acido carbonico corrisponde per intiero a sottrazione di egual volume di ossigeno; che essendo esso più pesante dell'aria, non si ripartirà egualmente nell'ambiente della Galleria, ma tenderà ad addensarsi negli strati inferiori, dove appunto stanno le persone addette al servizio della strada.

Certamente, se noi dovessimo provvedere soltanto al benessere dei viaggiatori, si potrebbe forse prendere una proporzione più grande, perchè essi si soffermano poco nella Galleria. Ma havvi eziandio il personale di servizio succitato, che deve soggiornarvi a lungo, ed a cui è indispensabile, nell'interesse stesso dell'Amministrazione, di procurare un ambiente salubre, poichè è desso che, sorvegliando attentamente lo stato della strada, deve prevenire i disastri.

Del resto, la proporzione fissata di 0,0015 d'acido carbonico equivale a somministrare, in un ambiente viziato soltanto dalla respirazione degli individui che vi dimorano (come sarebbero certi opificii, ecc.), un volume d'aria di $\frac{0,022}{0,0015 - 0,0005} = 22$ m. c. per individuo e per ora; mentre invece in molti opificii salubri, licei, scuole, ecc., si adottarono 25 m. c. e più. La proporzione poi di 0,0030

circa d'acido carbonico, che si raggiunge nel tratto inclinato verso Modane al passaggio di ogni treno in ascesa, corrisponde a m. c. 9 d'aria per ora e per individuo: volume assai piccolo, e che non si può ammettere che per una breve durata di tempo.

Stabilendo adunque la proporzione fissata di 0,0015 di acido carbonico, noi non ci mettiamo punto in condizioni troppo favorevoli, ma ci teniamo appena nei limiti di una discreta ventilazione; poichè dobbiamo ancora aver riguardo al maggiore sviluppo, oltre a quello presupposto, che il traffico potrà prendere in condizioni straordinarie.

(*Continua*)

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 20 corr. si aprirono in Milano, presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, le annunciate conferenze per concretare un servizio cumulativo ferroviario-marittimo, con l'intervento dei rappresentanti delle Ferrovie suddette, delle Meridionali, Romane e Sarde, e delle Società Rubattino e Florio.

Questo servizio deve estendersi ai principali scali della Sicilia, della Sardegna, del Levante, delle Indie, ecc., nonchè alle Stazioni delle ferrovie Sarde, e comprenderà tanto il trasporto delle persone, quanto quello delle merci, coll'adozione di tariffe possibilmente uniformi per le ferrovie e vantaggiose per l'intero percorso marittimo e ferroviario.

Il detto servizio, da tanto tempo reclamato dal pubblico, riescirà di non lieve vantaggio specialmente ai porti di Venezia e di Genova, e potrà far affluire in transito per l'Italia molte merci, che ora fanno scalo a porti esteri.

Gli accordi tra i varii rappresentanti sono bene avviati, ad onta delle difficoltà che presenta un servizio così esteso; e tutto induce a sperare ch'essi possano raggiungere lo scopo di attuare il nuovo servizio sovraindicato entro il corrente anno.

La Commissione presieduta dal comm. Biglia, ispettore del Genio civile, e composta dei rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, con incarico di studiare la unificazione dei segnali sulle nostre ferrovie, ha chiuso le sue sedute il giorno 14 corrente.

Nelle riunioni della Commissione è stato deciso di redigere apposito progetto di codice dei segnali ferroviarii, la cui compilazione venne affidata allo stesso presidente comm. Biglia ed ai signori Ponzone e Cornetti, che già da qualche giorno attendono al loro lavoro presso la sede dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano.

Il 7 del prossimo febbraio i membri della Commissione si riuniranno poi nuovamente per la lettura ed approvazione del detto schema di codice.

La Società delle Strade ferrate Meridionali, d'accordo colle Amministrazioni dell'Alta Italia e delle Romane, ha redatte e sottoposte alla sanzione governativa le nuove norme da seguirsi per le spese anticipate sulle spedizioni di merci.

Siccome trattasi di cosa, non solo consentanea al miglior andamento del servizio ferroviario, ma anche all'interesse del commercio, e che segnerebbe un nuovo passo verso la desiderata unificazione dei regolamenti-tariffe sulle nostre ferrovie, così ci auguriamo che le nuove norme possano fra breve ottenere l'approvazione del Governo.

Sappiamo che la Società delle Meridionali ha proposto al Governo la istituzione dei biglietti di andata e ritorno, col consueto ribasso del 20 0[0], dalle Stazioni di Trivigno, Bellamuro, Picerno, Albano di Lucania, Ferrandina, Pisticci e Grassano a quella di Potenza e viceversa. Questa proposta avrebbe per iscopo di agevolare le comunicazioni dei più importanti Comuni della Basilicata col capo-luogo della provincia.

La Società medesima ha inoltre proposto che la Stazione di Potenza sia abilitata alla vendita di biglietti di andata e ritorno colle Stazioni di Napoli e Salerno.

Una forte bufera, scatenatasi nella notte del 14 corrente, ha causato danni piuttosto rilevanti alla ferrovia fra Reggio e Catanzaro, specialmente ai fabbricati delle Stazioni. Si è immediatamente proceduto allo sgombro della linea, e sono in corso le necessarie riparazioni.

La Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Romane ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la costruzione di due grandi magazzeni per le merci e di un fabbricato per gli Ufficii relativi nella Stazione centrale di Roma.

Pei tre fabbricati progettati è prevista la spesa seguente:

Magazzino per le merci a grande velocità	L. 111,800
Magazzino per le merci a piccola velocità	» 120,200
Fabbricato per gli Uffizii	» 85,000
Totale	L. 317,000

Colla costruzione dei detti fabbricati si provvede ad uno dei più sentiti bisogni della Stazione di Roma, nella quale attualmente il servizio delle merci è fatto in locali veramente indecorosi per una Stazione dell'importanza di quella della Capitale del Regno.

Ci scrivono da Lucca:

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con suo voto del dicembre scorso, ha dichiarato ammissibile il progetto definitivo per la ferrovia da Lucca a Viareggio, compilato dall'ing. comm. G. Morandini, e presentato dalla Deputazione provinciale di Lucca. Se non che quel progetto comprendeva in un unico appalto l'esecuzione di tutti i lavori occorrenti pel compimento della linea. Ciò contrastava colle esigenze del bilancio, le quali, com'è evidente, non potevano permettere, per la ferrovia di che trattasi, uno speciale trattamento. La Deputazione provinciale di Lucca fu quindi invitata a stralciare per ora dal progetto complessivo i lavori relativi all'opera più importante, ch'è la galleria dei Ceracci, per farne oggetto di apposito appalto, sul quale verrebbero al più presto aperte le aste.

Ottemperando all'invito avuto dal Governo, la Deputazione provinciale ha fatto compilare dall'ingegnere comm. Morandini il progetto per l'appalto della galleria dei Ceracci e de' suoi accessi, e lo ha testè sottoposto alla superiore approvazione.

Il nuovo progetto comprende un tronco di metri 3,664, dei quali m. 1,686 rappresentano la lunghezza della galleria, e gli altri quella dei due tronchi di accesso, uno di m. 990 e l'altro di m. 988. L'importo dei lavori da appaltarsi è previsto in L. 1,275,000, e quello delle opere a cui si riserva di provvedere l'Amministrazione in L. 185,000. Queste ultime comprendono le espropriazioni, l'armamento, le impalcature in ferro ed i lavori diversi ed imprevisti.

La lunghezza del tronco è divisa in m. 3,132 di tratti rettilinei ed in m. 532 di tratti in curva: in m. 80 di orizzontali, ed in m. 3,534 di pendenze, la maggiore delle quali è limitata al 10 per mille.

><

Per la sorveglianza governativa alle costruzioni della ferrovia Aquila-Rieti, il Ministero dei lavori pubblici ha affidato l'incarico di R. Sotto-Commissario al cav. Giuseppe Medici, ingegnere-capo del Genio civile di Aquila.

><

Diamo il risultato dei pubblici incanti che hanno avuto luogo dal 18 al 24 per l'appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie:

18 *gennaio* — Asta definitiva del tronco Mestre-S. Michele del Quarto, della linea Mestre-San Donà-Portogruaro — Rimasta deliberataria la Società Veneta di pubbliche costruzioni, mediante l'ulteriore ribasso del 5.50 0[0 sulla somma dell'ultimo deliberamento. Nel complesso delle aste, la somma di appalto da L. 243,546 fu ridotta a L. 161,643.08; ciò che dà un ribasso totale del 33.63 0[0.

18 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Soleto-Galatone, della linea Zollino-Gallipoli, per una somma di L. 422,600 — Rimasto deserto.

20 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Gozzano-Orta, della linea Gozzano-Domodossola — Rimasto deliberatario provvisorio il signor Giorgio Pellini, col ribasso del 5.75 0[0 sulla somma di appalto, la quale da L. 1,112,000 fu così ridotta a L. 1,048,060 — I fatali scaderanno il giorno 11 febbraio.

22 *gennaio* — Fatali per l'appalto del tronco Battipaglia-Ogliastro, della linea Battipaglia-Castrocucco. Non essendosi presentato alcun offerente, l'appalto rimase definitivamente deliberato al signor Giovanni Pastore, già deliberatario provvisorio al primo incanto. La somma di appalto da L. 2,739,380 fu ridotta, col ribasso del 10.75 p. 0[0, a L. 2,444,896.65.

22 *gennaio* — Fatali per l'appalto del tronco Civitanova-Morovalle, della linea Macerata-Civitanova — Rimasto deliberatario provvisorio il sig. Bartolazzi Carlo, con un ulteriore ribasso del 5.01 p. 0[0 sulla somma del 1.o deliberamento, la quale da L. 383,425 fu così ridotta a L. 364,215.41 — L'asta definitiva è fissata pel giorno 16 febbraio.

22 *gennaio* — Fatali per l'appalto del tronco Colico-Campo, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna — Non venne presentata alcuna offerta di ribasso nel termine dei fatali, e perciò l'appalto rimase definitivamente deliberato al deliberatario provvisorio signor Sogno Francesco Giovanni, che al 1.o incanto aveva offerto il 25.50 p. 0[0 di ribasso. La somma di appalto da L. 742,067 fu così ridotta a L. 701.839.92.

><

Nell'asta definitiva, che ebbe luogo il 24 gennaio corrente presso il notaio Torretta in Torino, per la ferrovia da Settimo a Rivarolo, rimase deliberataria la ditta bancaria Fratelli Ceriana di questa città per la somma di L. 811,000.

><

Quanto prima verrà pubblicato e posto in vendita nelle Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia un prontuario generale delle distanze chilometriche da Stazione a Stazione delle dette Ferrovie per servire nella tassazione dei trasporti, tanto a grande, quanto a piccola velocità.

Questo prontuario tornerà molto utile al pubblico ed al Commercio in ispecie, che oggidì non hanno il mezzo di valutare precisamente la spesa pei trasporti che consegnano o ricevono alle Ferrovie.

><

Dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia venne affidata alla Ditta Krupp la fornitura di 690 assi montati.

><

Nella gara aperta dall'Amministrazione medesima per la fornitura di 30 caldaie da locomotive riuscirono aggiudicatarie:

La Ditta Ansaldo per caldaie 14
» Henschel et Sohn di Cassel per 4
» Hannoverische Maschinenbahn per 6
» Cerimedo di Milano per 6.

><

I Consigli d'Amministrazione delle ferrovie suddette, delle Meridionali e Romane hanno accordato il ribasso del 50 0[0 ai Corpi musicali, che si recheranno al Concerto musicale orfeonico di Torino nel prossimo estate.

><

Il Consiglio superiore di agricoltura, nella sua ultima adunanza ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio di agricoltura fa voti acciocchè il Governo, nell'interesse dell'agricoltura, provveda a rendere per legge obbligatoria alle Amministrazioni delle ferrovie dello Stato la regolare disinfezione dei vagoni (ed annessi), ogni qualvolta abbiano servito al trasporto del bestiame e del pollame ».

È indubitato che una delle cause principali dello sviluppo delle malattie epizootiche è quella della mancanza di misure relative alla disinfezione dei veicoli ferroviarii destinati al trasporto del bestiame; e noi facciamo voti perchè il Governo, e specialmente il Ministero dei lavori pubblici, prenda al più presto quei provvedimenti che valgano a togliere l'inconveniente lamentato, il quale in certe circostanze potrebbe assumere proporzioni assai gravi e dannosissime all'agricoltura del nostro paese.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 22 gennaio 1881 ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Galatone-Alezio, della ferrovia Zollino-Gallipoli;

Un progetto d'appalto per la costruzione del tronco Loreo-Cavanella d'Adige, della ferrovia Adria-Chioggia;

Ed un progetto di massima per la Stazione definitiva di Spezia, nella linea di Levante della Ferrovia ligure.

><

Il Consiglio amministrativo delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 20 corrente, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, approvava:

1° Alcuni lavori di secondaria importanza da imputarsi al bilancio Costruzioni;

2° Il restauro delle opere d'arte sulla linea Volterrana, da Cecina alle Saline;

3° La costruzione degli affissi pel Capannone di montaggio alle Officine di Porta al Prato;

4° Infine l'acquisto di una piccola quantità di carbone in pani, e di 100 m. c. di quercia rovere di Germania.

Notizie Ferroviarie Italiane

Materiale ferroviario. — La *Gazz. Piemont.* del 24 reca le seguenti notizie, che noi abbiamo ragione di credere esatte, e che confermano sostanzialmente quelle da noi pubblicate nel precedente numero:

Il ministro Baccarini presenterà alla Camera una relazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie Alta Italia per ottenere provvedimenti straordinarii onde aumentare il traffico nel quinquennio già cominciato e per evitare gli inconvenienti dell'anno passato.

Con questa relazione si prega il Ministro di autorizzare la stipulazione immediata di nuovi contratti con Ditte nazionali per l'acquisto di 1226 veicoli, e con le fabbriche del Reno e di Krupp per l'acquisto di assi montati e molle per carrozzoni.

Inoltre si prega il Ministro d' invitare la Direzione delle ferrovie a trattare l'acquisto pel 1° settembre 1881 di 24 locomotive presso le fabbriche più sollecite, ottenendo possibilmente more al pagamento mediante un congruo interesse.

Inoltre si domanda di autorizzare il Consiglio all'acquisto immediato di 10 locomotive Krauss e di 3 locomotive *tenders* Golsdorf con l'unito carro bagagliaio, pel servizio economico.

Infine di aprire una gara normale per le rimanenti locomotive e i carri e le carrozze preventivati, perchè siano consegnati il 1° settembre 1882.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia, in data 17, che, dietro proposta fatta dalle tre Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali italiane, approvata dal Ministro dei lavori pubblici con decreto 10 dicembre 1880, a datare dal 15 corr., è stata attuata una nuova Tariffa speciale pel trasporto a P. V. delle macchine agrarie a vagone completo, denominate nella Tariffa medesima.

Tale tariffa è applicabile, tanto alle spedizioni effettuate in servizio interno di ciascuna Amministrazione, quanto in servizio comulativo italiano, alle condizioni stabilite nelle Avvertenze che fanno seguito alla Tariffa stessa; avvertendo che per le Ferrovie Romane, essendo il trasporto delle dette macchine favorito dalle tariffe differenziali attuate in servizio cumulativo dall'11 corrente, la presente Tariffa speciale sarà contraddistinta colla lettera B.

Alle spedizioni da o per Livorno sono applicabili le norme fissate coll'Avviso al pubblico del 10 agosto 1880.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 antim. del 2 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Ravenna ed il Canale Bevano, della lunghezza di m. 11,855 (escluse le espropriazioni stabili, il ponte sui fiumi Uniti, le travate metalliche, i fabbricati e l'armamento), per la presunta somma di L. 284,328.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Ravenna, pel deposito interinale di L. 14,200, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 28,400, come sopra.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — In seguito alla diminuzione del ventesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 469,915.05, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 27 dicembre u. s., per l'appalto delle opere o provviste occorrenti alla costruzione del tronco dal torrente Fiumicello a Teramo, della ferrovia Teramo-Giulianova, in provincia di Teramo, fra i chilometri 19 + 362.53 e 25 + 365.66, della lunghezza di m. 6003 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni, i caselli di guardia, inghiaiamento e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), si procederà alle ore 10 ant. dell'8 febbraio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, simultaneamente al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 446,419.30, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Teramo, pel deposito interinale di L. 25,300, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 50,600, come sopra.

Ferrovie venete complementari. — La *Gazz. di Venezia* dice che la seduta del 20 corr. fra quella Deputazione provinciale e la Commissione ferroviaria, per discutere la proposta della Società di costruzioni (riferita integralmente nel precedente nostro numero), se risultò inane ne' suoi dibattiti, ebbe però per ultimo risultato di far sì, che l'argomento venga portato innanzi al Consiglio provinciale, senza proposte da parte della Deputazione provinciale, ma presentandogli le proposte ed i processi verbali delle due sedute del 19 e 20 corr.

Alle deliberazioni dell'intiero Consesso provinciale (dice la *Gazz.*) noi ci affidiamo interamente, essendo impossibile che in quell'adunanza plenaria predominino quei piccoli interessi di campanile, ch'ebbero fin qui il sopravvento.

L'ordine del giorno proposto dal cons. Diena dopo gli altri respinti, ed approvato alla unanimità, era così concepito:

« Visto il risultato della votazione sui tre ordini del giorno presentati;

« La Deputazione provinciale delibera:

« Di proporre al R. Prefetto di convocare quanto prima il Consiglio provinciale per sottoporgli la questione e dargli comunicazione dell'odierno protocollo verbale ».

— Il decreto del Prefetto, ieri pubblicato, convoca straordinariamente il Consiglio pel giorno 29 corr., alle ore 11 ant., per: « Comunicazione di proposte per costruzione di ferrovie nell'interesse della Provincia, e relative deliberazioni ».

Ferrovie venete interprovinciali. — Il 20 ebbe luogo in Vicenza, sotto la presidenza del senatore Lampertico, l'assemblea ferroviaria interprovinciale. Erano presenti tutti. Dopo parole di rimpianto ai colleghi Giacobbe Trieste e Loro, e chiamato a far parte interinalmente del Comitato il cav. Piazza (Treviso), il Comitato diede ampie comunicazioni sui due oggetti posti per primi all'ordine del giorno, e cioè sulle relazioni del Consorzio col Governo e colla Società Veneta.

Lo scambio d'idee, che seguì alle dette comunicazioni, si è chiuso colla seguente deliberazione: « L'Assemblea, udite le comunicazioni del Comitato, ed approvandone l'operato, per le sue deliberazioni si rimette, sopra proposta del Comitato, ad una nuova adunanza da destinarsi dal Comitato medesimo entro un mese da oggi ».

Si diede quindi lettura dell'ispezione fatta dall'ing. Ottolenghi, addetto alla Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, sull'andamento dell'Ufficio di Controllo, e che torna a molta lode dell'Ufficio medesimo.

Tramway nella provincia di Vicenza. — Leggiamo nel *Giornale di Vicenza* del 25:

Nelle ultime sedute del Comitato promotore del *tramway* sulla strada provinciale della Riviera, coll'intervento pure del deputato cav. Giovanni Lucchini e del sindaco di Montagnana cav. Carazzolo, furono comunicate le adesioni date da tutti i Comuni lungo e conterminanti la linea; le Rappresentanze dei quali promisero ogni appoggio per l'attuazione dell'opera progettata.

Il Comitato ammise definitivamente la linea Vicenza-Barbarano-Noventa-Poiana Maggiore-Montagnana, con diramazioni: a Lonigo per Sossano, Orgiano ed Alonte, a Padova per Bastia di Bovolone, Montemerlo, Bresseo e quindi per la strada provinciale Euganea che mette a Padova predetta.

Ai riguardi di quest'ultima linea di diramazione (e salve le variazioni che in seguito potessero essere praticate nel maggiore interesse e sviluppo della linea stessa), fu ritenuto che i Comuni conterminanti questa ed appartenenti alla provincia di Padova si costituiscano in Sub-Comitato, il quale coadiuvi quello già costituito; e ciò all'effetto di rendere più facile il conseguire il divisato intento e di ottenere l'appoggio della rappresentanza della loro provincia.

Si discusse poi ampiamente sul mezzo di comunicazione, cioè sopra i due sistemi di tramvia e ferrovia economica. Fu adottato ad unanimità il primo, cioè la tramvia a vapore. Quindi fu deliberato che sieno invitate Ditte costruttrici ed esercenti tali mezzi di comunicazione a far studii sulle linee adottate ed a produrre al più presto possibile, e non più tardi del 31 maggio p. v., i loro progetti e le loro proposte al Comitato, che a sua volta assoggetterà alla decisione della rappresentanza provinciale il progetto prescelto e la prescelta proposta.

Tramway a Brescia. — La *Provincia di Brescia* dice che domenica fuvvi al Municipio una seduta fra la Giunta municipale e l'ingegnere Spée, rappresentante la Società Belga dei *tramways*. La Società ha acquistato fuori Porta Stazione un terreno per impiantarvi una Stazione di allacciamento di tutti i propri *tramways*. Da questa Stazione propone dirigersi alla piazza del Duomo con tre distinte linee da sciegliersi:

1. Stazione porta S. Nazaro, corso Vittorio Emanuele, contrada Dolzani, S. Agata sino alla piazza del Duomo.

2. Stessa linea, ma biforcandosi al corso Palestro detto comunemente *canton Stoppini*, corso Teatro, contrada Dosso, piazza Duomo per la strada tra il Duomo e Broletto.

3. Strada di circonvallazione, porta Cremona, piazza Spalto contrada Solferino, contrada S. Martino, contrada Dosso e piazza Duomo.

Ci si assicura che alla riunione intervenne anche il signor ing. Brusa e l'ing. Taeri, e che la questione venne svolta ampliamente nell'interesse della nostra città. Oggi poi il sig. ing. Spée partirà per Bruxelles, portando colà i suoi studii e i criterii formatisi nel tempo che dimorò qui; ed al suo ritorno troverassi di nuovo colla Giunta, nell'intento di concretare un definitivo progetto da assoggettarsi alle deliberazioni del Consiglio comunale.

Tramways nella provincia di Torino. — Nella seduta del 25 corr. al Consiglio provinciale di Torino, l'on. *Borella* (relatore per la concessione di *tramway* a vapore da Santhià ad Ivrea) dice che la Commissione propone di accordare alla Società generale delle ferrovie economiche a vapore, e per essa al sig. Giuseppe Poma di Biella, la concessione del *tramway* alle condizioni stabilite nel Capitolato.

Le condizioni principali sono: durata della concessione per anni 60; sistemazione della strada nei punti in cui ciò è reso necessario dalla costruzione del *tramway;* formazione d'un deposito di ghiaia; costruzione di un ponte, diritto di prelazione per le diramazioni del *tramway* da costruirsi.

Compans fa istanza perchè venga inserito nel Capitolato l'art. 32 del regolamento, in cui si contemplano i casi di attraversamento della linea o di costruzioni che possono fare concorrenza al *tramway* già costrutto.

Dopo qualche discussione, si mette ai voti l'emendamento Compans, ch'è approvato.

È poi adottata la proposta della Commissione per la concessione del *tramway* Santhià-Ivrea alla Compagnia per le ferrovie economiche di Bruxelles, rappresentata dal signor Giuseppe Poma di Biella.

— Sulla domanda per la concessione di *tramway* a vapore da Moncalieri a Poirino, in prolungamento della linea in esercizio da Torino a Moncalieri, dopo la favorevole relazione del cons. Ferrati a nome della Commissione, il Consiglio approva la concessione proposta.

Ferrovia funicolare Torino-Superga. — L'ing. T. Agudio, in qualità di rappresentante la Ditta Agudio e Compagnia, ha sporto al prefetto di Torino, come presidente della Deputazione provinciale, una istanza perchè in conformità della deliberazione presa dal Consiglio provinciale nella seduta del 20 ottobre scorso, ed all'assicurazione data dal Ministro dei lavori pubblici di avere collocata la linea Torino-Superga nella categoria 4ª delle costruzioni ferroviarie, vengano sottoposte al Consiglio provinciale le domande seguenti:

1° Piaccia al Consiglio provinciale deliberare di chiedere al Governo la concessione della ferrovia funicolare (sistema Agudio) da Torino a Superga, giusta i piani, tipi, progetti presentati dalla Ditta Agudio e Comp., come ferrovia di 4ª categoria, e cogli effetti di cui nella legge 29 luglio 1879, recentemente modificata e la facoltà di sostituirsi in tale concessione la Ditta medesima, mediante cauzione di L. 150,000 da prestarsi da questa in Rendita italiana;

2° Di fare istanza al Governo perchè autorizzi la costruzione di questa ferrovia nel termine di 18 mesi, e di provvedere al pagamento del relativo concorso governativo a misura dell'avanzamento dei lavori;

3. Di affidare per trent'anni l'esercizio della ferrovia alla ditta Agudio e Comp., con obbligo alla medesima di lasciare ferma la cauzione di L. 150,000 di cui sopra, sinchè i proventi della linea non abbiano assicurata la regolare continuazione dell'esercizio.

Tramway Casale-Casorzo per Ottiglio. — Il Consiglio comunale di Casale ha votato un sussidio a favore del progetto del geometra Bagutti per una guidovia a vapore Casale-Ottiglio-Casorzo, col seguente ordine del giorno:

« Per la costruzione ed esercizio della guidovia Casale-Casorzo, a norma della domanda e dei progetti uniti, dal Comune di Casale è accordato un sussidio di L. 70 mila, pagabili in 20 eguali rate annuali, senza interessi, restando ogni qualunque tassa e spesa a carico del commissariato sotto deduzione della capitale somma di L. 15 mila, corrispondente alla maggiore annualità accordata all'Impresa del *tramway* Casale-Vignale, per il prolungamento della tratta Camagna-Vignale, non che di quell'altra somma che si dovesse per avventura spendere dal Comune per il relativo allargamento ».

Ferrovie nella provincia di Cuneo. — La Deputazione provinciale di Cuneo ha deliberato di convocare il Consiglio provinciale in seduta straordinaria pel giorno 7 marzo p. v., proponendo:

Di far istanza al Ministero perchè, nel fissare la somma a stanziarsi nel bilancio dello Stato per la costruzione delle ferrovie, voglia comprendere anche quella di Cuneo-Ventimiglia;

Di persistere nel rifiuto di pagare il residuo concorso deliberato dal Consiglio provinciale per la ferrovia Torino-Savona, cioè L. 130,405.50, e d'insistere nell'offerta di pagare il concorso stabilito dalla legge 29 luglio 1879 pel

tronco Bra-Carmagnola, considerandolo come emanazione della nuova legge, e non come complemento della ferrovia da Torina al mare;

Di rassegnare al Consiglio provinciale la proposta di una spesa di L. 1,150,000 pel prolungamento del molo delle Casse del porto di Savona per la lunghezza di m. 200 a spese del Comune, del circondario, e delle Provincie di Genova, Alessandria, Torino e Cuneo;

Di rassegnare al Consiglio provinciale la proposta dell'ing. Pasquale Lavista di Torino per avere la concessione della costruzione delle ferrovie interne della provincia.

Linee di congiunzione colla ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 20 corr. del Consiglio provinciale di Milano, l'on. *Durini* fece una interrogazione sulle pratiche fatte riguardo al raccordo col Gottardo.

Bianchi Giulio (dep. prov.) risponde, e legge anche un telegramma, da lui spedito al Ministro dei lavori pubblici, esprimendo la penosa sorpresa prodotta dalla pubblicazione degli appalti per la linea Novara-Pino, senza che ufficialmente fosse annunciato come si provvederà al raccordo Gallaratese, destinato a servire il movimento di Milano. Legge pure la risposta del Ministro, che ripete le promesse fatte alla Camera. Pare che il raccordo, che si eseguirà a Laveno sarà fatto in modo soddisfacente, e che il ponte sul Ticino a Sesto Calende sarà a doppio uso.

Durini ringrazia delle spiegazioni, e confida nelle promesse del Ministro.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'*Urner Wochenzeitung* annuncia che la travatura in ferro del ponte inferiore sulla Meyenreuss (presso Wassen) è montata. La diga tra Altdorf ed Erstfeld, sulla quale trasportano il materiale dalla cava a Rhinacht delle piccole locomotive, sarà parimenti terminata nei prossimi giorni; allora incomincierà la posa definitiva delle ruotaie.

Alla fine di dicembre u. s., la vôlta del tunnel di Windgellen, presso Amsteg, era terminata, ed al presente si è occupati a costrurre i due portali di detto tunnel. Si lavora pure alla vôlta del tunnel di Drieten, di cui alla fine di dicembre ne mancavano soltanto 120 metri.

— A quanto annuncia la *Gazzetta Urana*, giovedì scorso il Direttore delle poste federali, sig. Höhn, che si trovava nel Ticino, fece personalmente il tragitto del tunnel da Airolo a Göschenen, affine di constatare di vista lo stato di quella galleria per rispetto al servizio postale, provvisorio per ora, e più tardi definitivo per quella via. Dopo eseguito il viaggio oltre un'altra ora di marcia, presiedette il sig. Direttore una conferenza, alla quale parteciparono la Direzione postale di Lucerna, il mastro di posta Meyer e l'Impresa del tunnel. A quanto si accerta, l'intiera posta italiana incomincierà a passare definitivamente per il tunnel il 1° ottobre prossimo.

Ferrovia elettrica a Berlino. — Leggiamo nella *Gazzetta della Germania del Nord:*

Nell'ultima quindicina di gennaio sarà messa in esercizio la prima ferrovia elettrica nel continente. Questa ferrovia conduce, per la pianura di Liebterfeld, dalla linea di Anhert alla Scuola centrale dei cadetti. Il signor di Corstem ha concesso gratuitamente per due anni il terreno necessario. Resta a sapersi se ed in quale misura il successo coronerà questo tentativo. Persone competenti prevedono che il sistema delle ferrovie elettriche è destinato ad un rapido sviluppo.

Notizie Diverse

Il ponte sul Ticino a Turbigo — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 20 corr. approvò la proposta della Deputazione provinciale per la costruzione del ponte al passo di Turbigo, che suona:

« Il Consiglio autorizza la costruzione di un ponte sul Ticino al passo di Turbigo, secondo il progetto del signor ing. Paolo Tatti, a condizione che la relativa spesa di non oltre L. 640,000 venga sostenuta in parti uguali fra le due Provincie di Novara e di Milano, e che pure in parti uguali fra le stesse due Provincie sia diviso il sussidio che sarà per accordare lo Stato ».

Miniere di Sardegna. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile* del 22:

Quest'anno la produzione d'argento proveniente dalle miniere di Sardegna è notevolmente aumentata. Le due officine di Cogoleto e Pertusola in Liguria ne hanno fornito al nostro mercato ben 34 chilogrammi, per un valore di quattro milioni e mezzo di lire.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 28 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Società anonima italiana per la fabbricazione della dinamite* (*brevetti Alfredo Nobel*) *e dei prodotti chimici*, da L. 600,000, divise in 1200 azioni da L. 500 ciascuna, a lire 900,000, divise in 1800 azioni dello stesso valore.

Servizio postale. — Il *Diritto* scrive:

Fu già annunziato che il Governo austro-ungarico ha dato incarico alla Direzione postale di Zara di funzionare come Ufficio speciale di cambio nel servizio dei vaglia fra l'Italia e la Dalmazia; ed ora la nostra Direzione generale, a titolo di reciprocanza, ha conferito lo stesso incarico alla Direzione delle poste d'Ancona, alla quale, anzichè a quella d'Udine come era disposto fin qui, dovranno essere spediti quindi innanzi i vaglia rilasciati in Italia per qualche località della Dalmazia.

Allievi-ingegneri del Genio civile. — Nel giorno 14 del corrente gennaio ebbero termine gli esami di concorso per venti posti di allievo-ingegnere nel R. Corpo del Genio civile. Questi esami ebbero luogo a Roma presso il Ministero dei lavori pubblici; e nel primo giorno delle prove si presentarono 55 concorrenti, stati laureati: 6 nella Scuola d'applicazione di Roma, 17 nella Scuola d'applicazione di Torino, 3 nell'Istituto tecnico superiore di Milano, 20 nella Scuola d'applicazione di Napoli, 6 in quella di Padova, e 3 in quella di Bologna.

Gli esami furono molto rigorosi, e dei posti disponibili ne furono conferiti solo sedici per ordine di merito ed agli individui che passiamo a nominare unitamente alle Scuole da cui provengono: 1° Ferri Giorgio, Torino; 2° Mancini Ernesto, Roma; 3° Sassi Edoardo, Torino; 4° Polidori Augusto, Roma; 5° Massari Giovanni, Torino; 6° Fedele Ernesto, Napoli; 7° Pedone Alberto, Napoli; 8° Bigliatti Paolo, Torino; 9° Tosco Epifanio, Torino; 10° Valerio Cesare, Torino; 11° Lamberti Tommaso, Torino; 12° Stura Francesco, Torino; 13° Galletti Gius., Torino; 14° Ferrando Giuseppe, Torino: 15° Lambertini Lamberto, Bologna; 16° Sciacca Emanuele, Napoli.

Esperimenti micro-telefonici. — Il chiar. padre Denza scrive da Moncalieri al *Risorgimento:*

Essendomi pel primo occupato in Italia di esperimenti telefonici sulle linee telegrafiche, venni nei giorni passati invitato ad istituire alcuni esperimenti col micro-telefono di Ader, costrutto da Breguet a Parigi, su di una qualche linea telegrafica.

Scelsi a tal uopo la linea telegrafica della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, la quale è in buone condizioni ed ha una sufficiente lunghezza di 32 chilometri. La benemerita Direzione della ferrovia medesima, come altre volte, così anche questa mi fu larga di appoggio e di cortesia, per modo che i progettati esperimenti si poterono istituire la sera di domenica 16 corr., tra le due Stazioni di Torino e di Lanzo.

Nella prima Stazione si trovava l'ottico Felice Bardelli, a cui appartengono i microtelefoni, con altre egregie persone; nella seconda era io, col sig. Giuseppe Vergnano, che già mi aveva assistito nei primi esperimenti telefonici. I signori capi e gli impiegati delle due suddette Stazioni ci prestarono valido aiuto.

Gli esperimenti durarono dalle 8 e mezzo alle 11 di sera.

Nel primo periodo di esperimento, i suoni e la voce si sentivano chiari e distinti, ma non come si sarebbe voluto dai nuovi esperimenti. Causa di ciò dovette essere qualche alterazione del circuito lungo la linea, forse in qualche Stazione intermedia, secondochè risultava eziandio dai segnali del telegrafo Morse, che venivano deboli ed interrotti nelle due Stazioni.

Ma nel secondo periodo, le cose cangiarono interamente, e si mostrò in tutta la sua chiarezza la superiorità dei nuovi apparati sugli antichi telefoni Bell. La voce era non solo distinta e chiarissima, ma giungeva intensa per modo che il suono si sentiva per tutta la stanza in cui noi ci trovavamo a Lanzo. La conversazione addivenne animatissima, come se i due interlocutori si trovassero nel luogo medesimo; pel canto non faceva bisogno tener i telefoni all'orecchio: il sibilo e persino il respiro giungevano al nostro orecchio rinforzati non poco.

Tralascio tutte le altre circostanze che andarono congiunte all'esperimento, e ricorderò solamente che le correnti indotte, cagionate dai fili telegrafici della linea Torino-Milano che attraversa quella di Lanzo, si sentivano nettamente nei micro-telefoni, allorchè si faceva silenzio; ma erano invece occultate del tutto dalla voce allorchè si parlava, e non opponevano ostacolo di sorta.

Insomma gli esperimenti micro-telefonici da noi fatti, e che, per quanto è a mia notizia, sono i primi di questo genere in Italia, riescirono di piena nostra soddisfazione, e fecero sorgere in noi il desiderio che questo mezzo comodo e facile di comunicazione venga pur una volta adottato nelle nostre città, come lo è già da tempo altrove in Europa ed in America. Ormai è messo fuor di dubbio che per le comunicazioni a non lunghe distanze il telefono può prestare lo stesso servizio che il *tramway* per la locomozione.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che è ristabilito il cavo sottomarino tra Santa Lucia e Saint-Vincent. Quindi i telegrammi per tutte le località delle Antille riprendono il loro corso regolare.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Affari quasi nulli si ebbero nella scorsa settimana nei valori ferroviarii.

Le Azioni della Società delle Meridionali, quotate a principio a 453, salirono a 456, e chiusero a 455; le Obbligazioni relative quotate a 225.50.

Le Sarde, della serie A, rimasero nominali a 277; del pari nominale la serie B a 274. Le nuove, negoziate a 275.50.

Le Meridionali austriache deboli a 278 e 278.50; le Pontebbane a 451; le Palermo-Trapani a 279.50; le altre di seconda emissione a 278.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 274; le Vittorio Emanuele, emissione 1863, a 284. Le Obbligazioni Ferrovie Romane a 360: le Azioni relative a 130.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 47ª estrazione eseguita il 10 gennaio 1881.

Elenco delle Obbligazioni rimborsabili in L. 150 cadauna.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
15	74	244	96	490	83	636	62
15	79	266	43	566	22	717	28
107	16	279	70	577	88	750	61
119	88	294	33	591	1	751	64
158	26	431	53	591	80	850	59
158	92	476	52	617	57	883	6
243	77						

Obbligazioni premiate.

Serie		Num.		L.
Serie 873	Num.	8	L.	50,000
» 658	»	98	»	2,000
» 439	»	90	»	1,000
» 725	»	40	»	600
» 851	»	30	»	600
» 309	»	14	»	200
» 462	»	28	»	200
» 643	»	77	»	200

Vinsero il premio di L. 100.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
82	25	238	55	429	48	744	88
86	75	250	64	597	5	889	67
89	25	291	12	669	92	892	50

(Seguono i premii di L. 50).
Pagamento dal 10 luglio 1881.

Avvisi d'Asta

Il 3 febbraio p. v., presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di adattamento dell'ex-convento S. Lorenzo ad uso del Distretto militare in Pistoia, per la complessiva somma di L. 179,000. Lavori da eseguire entro 250 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 17,900 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione e sistemazione d'Ufficio del tratto di strada comunale obbligatoria detta dei Bagni, compreso fra i picchetti 140 e 365, della lunghezza di m. 3083, pel presunto importo di lire 58,466.28. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 1700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3500 idem.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica, compreso fra la Stazione ferroviaria di Solopaca ed il Ponte Principe, della lunghezza di m. 39,635, per la presunta annua somma di L. 23,500. Manutenzione dal 1° aprile p. v. a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Barletta ad Auletta, compreso fra l'abitato di Barletta ed il confine colla provincia di Potenza, della lunghezza di m. 40,016, per la presunta annua somma di L. 60,610. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'impianto d'un fabbricato ad uso di Collegio militare in Messina, per il presunto importo di L. 692,000. Lavori da eseguire entro 1000 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 69,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica, compreso fra il Ponte Principe sul Tammaro e Larino, della lunghezza di m. 81, 806.40, per la presunta annua somma di L. 53,220. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Livorno a Mantova, compreso fra la metà del ponte sul torrente Turritecava e la foce delle Radici, della lunghezza di m. 47,447, per la presunta annua somma di L. 22,160. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Arezzo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da

Arezzo a Fossombrone, compreso fra la Stazione ferroviaria di Arezzo ed il confine della provincia di Perugia, della lunghezza di m. 39,936.33, per la presunta annua somma di L. 14,950. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere murali occorrenti per un ponte sulla Dora Riparia, e della costruzione di un tratto di murazzo lungo la sponde destra del torrente, pel complessivo importo di L. 38,000. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alghero a Bosa, compreso fra Alghero e Padria, della lunghezza di m. 49,255, per la presunta annua somma di L. 14,380. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione delle palafitte esistenti lungo il Porto Canale Corsini, in diminuzione della complessiva somma di L. 156,093.68, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 2600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione e prolungamento dell'attuale scogliera in continuazione del Molo meridionale del Porto d'Ancona, per la presunta somma di L. 199,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto l'appalto del ponte metallico sul Rivo Frassino (ferrovia Buffaloria-Cosenza).

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 5° Elenco).

Rossi P., capo staz., Bra, L. 2; Aragno B., id., S. Stefano Belbo 1; Sbarbori C., ass., id. cent. 50; Miglietti C., capo staz., Laigueglia 1; Pignet G. O., g. mag., id. 1; Prato G., man., id. cent. 50; Gonzales G., capo staz., Bra 1; Lanfranchi L., sotto capo staz., id. cent, 50; Fulcheri G., imp , id. 25; Martini P., id., id. 25; Blengio L., capo staz., Bardonecchia 1; Bona G., ass., id cent. 50; Vandero C., imp., id. 50; Pogno L., capo squadra, id. 50; Fornero G., capo staz., Cambiano 2; Papino F., id., Ronco 1; Fribuno L., imp., Savigliano centesimi 50; Berrino M., ass., id. 30; Campanella P., g. ecc., id. 25; Bocconello T., id., id. 25; Cocito G., man., id. 25; Bas G., id., id. 25; Garneri G., capo staz., Villastellone 1; Brizzi I., id., Rivarolo 1; Demaria G., imp., Rivarolo cent. 50; Barbieri C., id., id. 50; Rizzi E., id., id. 50; Parasino A., capo staz., Beaulard 1; Salaroli B., imp., id. 1; Mini A., capo staz., Replat 1; Della Nave A.; imp., id. cent. 50; Salomone L., id., id. 50; Clara R., id., id. 50; Mosca S., id., id. 50; Ghigo A., id., id. 50; Rattazzi T., id., id. 50; Canevassi C., id., id. 50; Dalmino C., capo staz., Strevi, 1; Tassara P., g. mag., id. cent. 50; Panfietti E., man., id. 25; Moretti F., id., id. 40; Rolando G., g. ecc., id. 30; Prestinari G., id., id. 30; Pronzato G., man., id. 30; Vinato M., id., id. 30; Meda E., capo staz., Moncalieri 2; Malinverni E., s. c. staz., id. 2; Villansi G., imp., id. 1; Canfari A., id., id. 1; Pistone F., capo staz., Montechiaro 1,50; Picena G., id., Castagnole cent. 50; Rocco G., imp., id. 50; Pedrini E., id., id. 50; Vigna C., man., id. 20; Goria M., capo staz., Sampierdarena 2; Dotti E., imp., id. cent. 50; Varsi C., id., id. 50; Luziano F., s. c. staz., id. 1; Scotti G., imp., id. 50; Slatri E., id., id. 50; Cecchi P., id.. id. 50; Raposio M.. gest., id. 1; Gillio F., id., id. 1; Alladio V., imp., id. cent. 50; Verri G., capo staz., Momboldone 1; Pavese G., man., id. 50; Burzio A., capo staz., Niella, 1; Mura E., imp., id. 1; Milani C., capo staz., Borgone 1,50; Tonirrelli C., id., Bergamasco 1; Penna C., id., Dego 1; Magnetto G., g. mag., id. 50; Bonzani G., capo staz., Bolzaneto 1,50; Poppa S., imp., id. cent. 50; Poppa L., g. mag., id. 50; Bonzani C., imp., id. 50; Peretti A., capo staz., Frugarolo 2; Anfosso E., ass., id. 1; Roggero Ambrogio, id., id. 50; Cerelli D. F., med. del con., id. 2; Parodi D., g. ecc.. id. 50, Pacco D., man., id. 50; Forti D., g. ecc., id. 50; Comina E.. capo staz., Oviglio, 1; Vitale Michele, g. mag., id. cent. 50;

Mantegazza cav. Saule, ing. in capo serv., Milano, L. 10; Poli cav. Oscar, ing. div. capo uff., id. 8; Rossi ing. P., capo sez. princ., id. 5; Rèeb L. M., id., id. 5; Cabanis S., id., id. 5; Vendramin A., id., id. 5; Camme A., contr. princ., id. 5; Bianco ing. L., capo sez., id. 3; Castigliano ing. A., id., id. 2,50; Tamanti ing. A., id., id. 4; Albertolli ing. G., id., id. 3; Scandolara ing. G., contr., id. 2,50; Vittadini F., c. sez., id. 2,50; Pennè A., contr., id. 1; Imperatori L., ing. allievo, id. 1; Artini G., id., id. 2; Bianchi R., id., id. 1; Modini A., capo rip., id. 2; Boschetti F., dis., id. 50; Butti G., id., id. 1; Vanoni C., id., id. 1; Cassinelli A., id., id. 1; Fairio G., id., id. 50; Finzi E., id., id. 50; Bozzi cav. A., ing. c. div., Torino, 5; Tarozzi cav. A., id., id. 3; Pittatore C., ing. capo sez., id. 2,50; Martinetti P., id., id. 2; Rustichelli P., capo rip., id. 1,50; Berard A. F., ing. all., id. 1; Canti ing. C., capo rip., id. 1,10; Bovone C., ing. c. rip., id. 1,10; Durandi E., id., id. 1; Gamacchio S., ing. all., id. 1; Beltrami F., id., id. 1; Piranese A., cont., id. 1; Boschetti D., id., id. 1; N. N., id., id. cent. 50; N. N., appl., id. 25; Boni cav. S., per. gov., id. 3; Marini ing. G., c. sez., id. 2; Coda C., ing. capo rip., id. 1,20; Ovazza E., id., id. 1,20; Tornaghi I., ass. tecn., id. 90; Valentini A., dis., id. 1; Guebey O., appl., id. cent. 75; Ferrari G., id., id. 70; Boggio G. B., ass. tecn., id. 90; Micheletti L., capo sez. alpi, id. 2; Panza G., appl., id. 50; Morello G., id., id. 50; Bobbio V., capo rip., id. 1; Candellero C., ing. c. rip., id. 1,50; Riva C., id., Bussoleno, 1; Ammazzi G., id., Oulx 1; Visconti P., capo rip., Bardonecchia 1; Borsi L., capo sez., Ventimiglia 5; Paiola G. B., ing. capo sez., Oneglia 3; Salardi G., capo rip., id. 2; Scaparrone T., id., S. Remo 2; Bocca F. G., id., Finalmarina 2; Clementi L., ing. c. sez., Savona 2; Simoni ing. C., capo rip., id. 1,50; D'Adesso C., id., Acqui 1,50; Orengo G., appl., Savona 70; Berta ing. F., capo rip., id. 3; Veronesi F., sorv., id. 2; Magnetti G., appl., id. 1; Foglia G., portiere, id. 50; Inversini ing. F., capo sez., Genova 2; Boucheron ing. E., capo rip., Sampierdarena 1,50; Fontana A., id., Busalla 1,50; Signorile G. B., capo sez., Alessandria 2; Mattassoglio P., capo rip., Serravalle S. 2; Scaramuzza G., ing. all., Alessandria 1; Robutti G., appl., id. 50; Tomati ing. P., capo sez., Asti 3; Marmori B., capo rip., Moncalieri 1; Artom S., id., Asti 1,50; Verdobbio G., id., Annone 1; Tibaldi G., capo sez., Savigliano 2; Solito F., capo rip., Carmagnola 1; Grandis L., id., Cuneo 2; Rosanigo G , capo sez., Alba 3; Ardizzono M., capo rip., Bra 2; Paggi G., id., Nizza Monf. 2; Dusnasi D., cap. sez., Ceva 3; Campari ing. L., capo rip., Bra 1; Mirone ing. E., id., Ceva 1; Borsi L., disegn., Milano 1; Magni A., id., id. 1; Ghezzi C., cont., id. 1; Toussaint E., id., id. 1: Chiavolini C., appl., id. 1; Baruffaldi E., cont., id. 4; Antoniazzi I., appl., id 50; N. N., id., id. 2; N. N., id., id. 1; Pasquimi A., mag., id. 2; Cavori A., appl., id. 1; Pasquini G., id., id. 1; Cussano G., mag., Alessandria 1; Manzotti A., cont., id. 1; Dardano G. B., appl., id. cent. 50; Marona G., id., id. 50: Bottirri G., sorv., id. 50.

Totale	L.	260.15
Elenchi precedenti	»	531.30
Totale	L.	791.45

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 2 febbraio 1881 per l'affitto dei locali ad uso CAFFÈ nella Stazione di Treviglio.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona, od al Capo della suddetta Stazione.

Milano, addì 17 gennaio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti e per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

ORARJ i più completi d'Italia

EDITI DA
G. ARNABOLDI
Via Sant'Antonino, 38, FIRENZE
e sono:

L'Italia Orario del Movimento Treni e Piroscafi lacustri e marittimi del Regno e Stati limitrofi. — Prezzo L. 1. — Esce ogni mese. — Abbonamento annuale L. 10.

Tavola delle monete. — Sunto del servizio Telegrafico e delle Poste del Regno.

L'Appennino Orario del Movimento Treni e Piroscafi lacustri del Regno. — Prezzo Cent. 50. — Esce ogni mese. — Abbonamento annuale L. 5.

Il Subalpino Orario del Movimento Treni e Piroscafi lacustri nell'Alta Italia. — Prazzo Cent. 30. — Esce ogni mese. — Abbonamento annuale L. 3.

Tutte le suddette edizioni sono corredate d'una magnifica Carta geografica ferroviaria, coll'aggiunta delle linee di 1ª, 2ª e 3ª Categoria in base alla legge 29 luglio 1879. Nel testo d'ogni singola edizione sono pure citate a loro luogo coteste future linee.

Le ore pomeridiane vi sono distinte dalle antimeridiane con numeri barrati. Per tale distinzione si è adottato il sistema delle R. Poste, quello, cioè, di cominciare le ore pomeridiane al tocco dopo mezzodì e terminarle alle 12.59 dopo mezzanotte.

Per comodità del pubblico ogni edizione è corredata dell'Elenco alfabetico delle Stazioni, e pel testo s'impiegarono caratteri più visibili degli usuali in tal genere di lavori.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.[IA]

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15 60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Lodra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	30.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicatti-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicatti	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici,
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di rotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 2 Febbraio 1881. N.° 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE VENETE COMPLEMENTARI

In relazione a quanto abbiamo riferito nei nostri numeri del 19 e 26 gennaio p. p., diamo oggi un sunto della discussione avvenuta il giorno 29 detto mese in seno al Consiglio provinciale di Venezia sull'importante argomento delle ferrovie complementari venete.

Dobbiamo però notare che nel giorno precedente, cioè il 28 gennaio, anche il Consiglio comunale, straordinariamente convocato per trattare sullo stesso argomento, aveva all'unanimità deliberato di far « voto perchè il Consiglio provinciale avesse a prendere con sollecita cura in esame le proposte suddette (della Società Veneta per imprese e costruzioni), riservandosene per sua parte, a tempo opportuno, lo studio per quanto potessero le proposte stesse concernere il concorso ed il più diretto interessamento economico del Comune di Venezia ».

La seduta del Consiglio provinciale era presieduta dal conte Valmarana, e contava 27 consiglieri, coll'assistenza del R. Prefetto Manfrin.

Apertasi la discussione, il cons. *Mocenigo* dice che la Commissione ferroviaria non ha potuto radunarsi in pleno per deliberare sulla presentazione delle Relazioni della maggioranza e della minoranza; e non avendo la maggioranza potuto approntare la sua Relazione, egli legge il seguente ordine del giorno suo e del cons. Bertolini:

« Il Consiglio provinciale,

« Presa cognizione della proposta presentata dalla Società veneta e dal cav. Cesare Trezza, e delle pratiche in corso fra le Commissioni ferroviarie provinciali di Venezia e di Udine, ferme le precedenti deliberazioni e sanzioni delle linee fra Venezia e Pontebba e dell'Adria-Chioggia, *quali sono stabilite per legge;*

« Incarica la Commissione provinciale ferroviaria di prendere in esame e di sottoporre col suo parere al Consiglio, entro due mesi, le varie proposte, che sono e che fossero per essere presentate per le linee suddette e per tutte le altre linee complementari venete che interessino il porto e la provincia di Venezia, e particolarmente la proposta congiunzione della città di Venezia con la terraferma mediante nuovi ponti; e *di continuare infrattanto le pratiche con la Provincia di Udine*, presentando sollecitamente al Consiglio le proposte per la domanda al Governo della pronta costruzione della linea Portogruaro-Casarsa-Gemona ».

MOCENIGO — BERTOLINI.

Il presidente della Commissione ferroviaria cav. *Collotta* conferma le parole del cons. Mocenigo; ma dice ancora che la minoranza ha già in pronto la Relazione, e che per una deferenza ai consiglieri della maggioranza, si astiene dal leggerla.

Il cons. *Fornoni* legge però l'ordine del giorno proposto invece dalla minoranza, che è così concepito:

« Udita la lettura degli atti della Deputazione provinciale e della Commissione ferroviaria;

« Presa notizia delle proposte in data 1° gennaio della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, nonchè dell'altra in data 27 corr., presentata dal cav. Trezza;

« Delibera:

« Di prendere in considerazione le dette proposte, e sia nominata una Commissione incaricata di esaminarle, tanto dal lato tecnico che finanziario, e di concretare, in concorso e d'accordo colle Provincie cointeressate, quegli eventuali convegni definitivi e sotto ogni riguardo completi, che servano di base alle future deliberazioni del Consiglio ».

COLLOTTA — FORNONI.

Dopo lunga discussione, si assoggetta a votazione l'ordine del giorno della minoranza della Commissione, colle aggiunte proposte da altri, il quale risulta del seguente tenore:

« Udita la lettura degli atti della Deputazione provinciale e della Commissione ferroviaria;

« Presa notizia delle proposte in data 1° gennaio della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, nonchè dell'altra in data 27 corr., presentata dal cav. Trezza;

« Delibera:

« I. Di prendere in considerazione le dette proposte, e sia nominata una Commissione incaricata di esaminarle, tanto dal lato tecnico che finanziario, e di concretare, in concorso e d'accordo colle Provincie cointeressate, quegli eventuali convegni definitivi e sotto ogni riguardo completi, che servano di base alle future deliberazioni del Consiglio.

« E ciò tutto senza sospendere le pratiche in corso.

« II. La Commissione sarà costituita dai membri attuali della Commissione ferroviaria, e da altri 4 da scegliersi dal presidente del Consiglio.

« III. La Commissione dovrà produrre la sua Relazione entro due mesi ».

Quest'ordine del giorno risulta approvato alla quasi unanimità in tutte le sue parti e cumulativamente. —

A schiarimento poi e complemento della suddetta discussione, riferiamo anche il testo dell'accennata proposta del cav. Trezza, stata presentata dopo quella della Società Veneta:

Ill.mo sig. Prefetto
Presidente della Deputazione provinciale

VENEZIA.

L'obbiettivo di Venezia, quale principale piazza di commercio e militare sull'Adriatico, si è quello d'unirsi, con linee ferroviarie più brevi, ai valichi alpini del Brennero e della Pontebba, all'Italia centrale ed ai confini orientali del Regno.

Fino ad oggi, essa ha fatto ciò in modo indiretto, imperfettissimo, non corrispondente allo scopo, nè proporzionato al bisogno. Essa va al Brennero per Verona-Trento, anzichè per Bassano e Primolano; alla Pontebba per Conegliano-Udine; all'Isonzo e Trieste per la stessa via.

È quindi necessario, urgente, ch'essa si giovi della legge sulle ferrovie e provveda al suo avvenire, completando la sua rete, moltiplicando i suoi allacciamenti, ponendosi quindi nella condizione di essere centro, anzichè punto intermedio d'una rete.

La proposta, ch'ebbi l'onore di presentare alla Deputazione provinciale aveva questo intendimento e questo scopo, e mirava appunto a dare a Venezia quello a cui ha diritto pel suo passato, per la topografica sua posizione, e per le aspirazioni dei suoi abitanti.

Ora che l'affare è portato davanti al Consiglio provinciale, ripresento la proposta, accentuandola, per quanto lo consente la brevità del tempo e l'indole della questione, diretta in principalità a stabilire le linee da costruirsi.

Fissato lo scopo, io credo che Venezia debba preferire, e quindi propongo di costruire ed esercitare le seguenti linee:

1. Gemona-Casarsa-Portogruaro-San Donà-Mestre, o meglio Venezia, con ponte in ferro.
2. Adria-Loreo-Chioggia.
3. Venezia (mediante ponte in ferro)-Fusina-Piove-Adria-Ravenna e seguito.
4. Venezia-Mestre-Bassano al confine austriaco a Primolano.
5. Portogruaro-Latisana-San Giorgio-Udine, ed eventualmente anche San Giorgio-Cervignano e congiungimento colla Südbahn.
6. Altre linee, infine, d'interesse locale, che dovessero essere reclamate dagli interessi delle provincie di Udine, Treviso, Belluno, Padova e Vicenza.

Quanto alle condizioni ed al tempo entro il quale l'esercizio dovrà essere incominciato, io, a semplificazione, dichiaro di prendere anche per punto di partenza la proposta presentata dalla Società veneta di costruzioni, e di studiare le combinazioni che possono migliorarla per avvantaggiare il più possibile la provincia e città di Venezia.

Stimo inutile presentare un piano dettagliato, che non potrebb'essere definitivo; ma mi propongo di presentarlo dove a questa mia si dasse seguito, come io spero fermamente.

In rispetto al principio dei lavori ed alle linee da costruirsi prima delle altre, ed ai mezzi di comunicazione da Venezia alla terraferma, è certo che, sciolto da qualsiasi impegno con chicchessia, nè preoccupato da altri interessi, non potrei avere e non avrei altra guida, altre aspirazioni che quelle mi verrebbero date dalle Autorità di Venezia pel più prossimo e migliore suo sviluppo e vantaggio.

Va da sè che, chiamato a trattare, offrirei quella cauzione che mi venissé indicata per la serietà delle trattative. E prendendo anch'io a prestito dalla Società Veneta di costruzioni una sua frase, chiudo col dichiarare che sarò ben lieto se queste mie proposte varranno a far sorgere la concorrenza e la gara, nella quale io mi propongo di fare il migliore utile di una tanto nobile città, il cui non lontano avvenire deve essere quale fu il suo splendido passato.

Venezia, li 27 gennaio 1881.

CESARE TREZZA.

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Dall'egregio nostro amico ing. V. Ferrari ci viene diretta la seguente, che con piacere pubblichiamo.

Pregiatissimo amico,

Sciolgo la promessa col darvi le informazioni generali e particolari intorno al perforamento della Galleria attraverso il Colle di Tenda nelle Alpi marittime.

La Galleria del Colle di Tenda si sta da qualche anno eseguendo, direi quasi ad insaputa di tutti. Pare che, trattandosi di una Galleria destinata ad una strada nazionale ordinaria, e non ad una ferrovia, non franchi la spesa che altri se ne occupi. Eppure essa è lavoro importante e difficile assai come Galleria in sè stessa, ed è poi l'opera d'arte *massima* fra quante furono costrutte pei valichi delle strade nazionali italiane sulle Alpi e sugli Appennini. Dirò di più, che non potendosi tener conto di alcuni brevi trafori che s'incontrano in altri valichi, la Galleria del Tenda costituisce il primo caso di tal forma di passaggio di una strada ordinaria attraverso una catena di montagne; e non può riuscire privo d'interesse

lo studio sul modo di esercitarla, vale a dire di dare per essa il transito agli animali ed ai veicoli, che in gran numero vi affluiranno.

D'ora in poi vi terrò informato, mese per mese, dello avanzamento dei lavori e d'ogni altra cosa, che meriti di essere segnalata.

Torino, 30 gennaio 1881.

Vostro aff. amico
Ing. V. Ferrari.

Il perforamento del Colle di Tenda, nelle Alpi marittime, che si sta costruendo, è destinato a sostituire un comodo e sicuro passaggio a quello sempre faticosissimo, spesse volte pericoloso, talvolta nell'inverno impossibile, per la strada nazionale di Nizza sulla vetta del detto Colle. La strada nazionale sale per fortì pendenze dalla parte di Limone-Piemonte (versante Nord), con un tracciato abbastanza largamente sviluppato fra molte risvolte; ma dalla parte opposta, verso Tenda (versante Sud), la strada discende a valle ripidamente, contandovi non meno di ottanta brusche risvolte (i notissimi *zig-zag* del Tenda), scavate nella roccia e sostenute da grandi muri di sostegno.

La montagna, o Colle di Tenda, in quel versante meridionale è costituita di roccie varie, ma rotte per ogni verso e franose; le quali lentamente, ma di continuo, scorrono al basso, tanto più nella stagione delle nevi e dei disgeli, trascinando seco la strada stessa; e minacciano in un avvenire sicuramente prossimo, forse imminente, di tutto travolgere a rovina, rendendosi probabilmente per sempre inaccessibile ai carri ed alle vetture.

In grazia della Galleria del Tenda, la strada nazionale entra a Nord, dopo alcune svolte dell'attuale salita, nella montagna, e ne esce a Sud al suo piede, ossia nel fondo della valle; e torna alla strada nazionale dopo tutto il tratto minacciato dalle frane, e in sito assolutamente immune da ogni pericolo.

Di qui l'opportunità e la ragione d'essere di questa opera veramente straordinaria.

La Galleria fu cominciata per appalto ad impresa; poi, per ragioni che qui è inutile riferire, fu condotta in economia direttamente dal Ministero dei lavori pubblici; finalmente, per contratto 17 luglio 1879, fu allogata pel suo compimento all'Impresa G. Giovanetti e C., che procede regolarmente; e tutto fa sperare potrà giungere a buon termine.

La Galleria è lunga, fra le due bocche, m. 3149.70: la bocca Nord ha l'ordinata sul mare di m. 1320.00, e la bocca Sud di m. 1278.57. È divisa in due livellette ascendenti dalle bocche, col due per mille dalla parte di Limone, e del venticinque dalla parte di Tenda; il punto culminante ha l'ordinata di m. 1322.76: la sommità del Colle ha l'ordinata di m. 1907.87. La lunghezza della strada risparmiata è di circa undici chilometri.

Le roccie perforate finora si alternano fra schisti argillosi, calcari neri argillosi, calcari cristallini con mica e magnesia, e solfati calcari anidri, o anidriti.

Le difficoltà dell'escavazione sono sempre assai gravi; perchè gli schisti argillosi, gonfiandosi al contatto dell'aria e per le scaturigini d'acque interposte, richiedono enormi armature e puntellature; e le anidriti oppongono resistenze fortissime per la loro durezza, che talvolta raggiunge e supera il *cinque* della scala delle durezze di Moss (10 massima-diamante).

La direzione del lavoro è affidata ad espertissimo personale del Genio civile governativo. Il cav. Delfino è l'ingegnere-capo, ed il cav. Genesio (uno del traforo del Fréjus!) ne ha la sovraintendenza locale, aiutato da due distinti ingegneri capi-riparto stabiliti alle due bocche.

Lo stato dei lavori al 30 novembre dell'anno scorso è indicato nella seguente tabella:

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 30 novembre 1880.

(Lunghezza di progetto m. 3149.70).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Differenze ossia lunghezze complementari
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	
1	Lunghezza della Galleria . . . m.	»	»	»	»
2	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . . . »	1231.00	1030.00	2261.00	888.70
3	Canali di *strozzo* . . . . . . »	123.00	38.00	161.00	727.70
4	Vôlti in calotta . . . . . . »	30.00	42.00	72.00	655.70
5	Scavi per la vôlta in calotta . . »	19.00	25.00	44.00	611.70
6	*Strozzetti* . . . . »	13.70	6.30	20.00	591.70
7	*Avanzate* . . . . »	18.90	10.20	29.10	562.60
	Somma . . . m.	1435.60	1151.50	2587.10	

Ing. V. Ferrari.

LA VENTILAZIONE
DELLA GALLERIA DEL MONCENISIO

(*Continuaz. — V. N.* 4).

7. *Volume d'aria da estrarre dalla Galleria.* — Qual volume d'aria devesi estrarre giornalmente dalla Galleria per mantenervi l'acido carbonico nella proporzione media stabilita?

L'aria esterna, che si immetterà nella Galleria, contiene 0,0005 d'acido carbonico; quindi, per sciogliere i 7000 m. c. di questo gas prodotti nella giornata, in modo che la sua proporzione media si mantenga a 0,0015, occorreranno:

$$\frac{7000}{0{,}0015 - 0{,}0005} = 7{,}000{,}000 \text{ m. c.}$$

d'aria nelle 24 ore, ossia 291,700 m. c. all'ora. Prendasi in cifra rotonda 295,000 m. c. all'ora: ciò equivale ad 82 m. c. per 1″; per cui, con una sezione della Galleria di 40 m. q., la velocità della corrente d'aria, con una ventilazione continua, sarà di $2^{m}.04$ per 1″.

Vapor acqueo. — Vediamo in quali proporzioni si troverà ripartito il vapore acqueo svolto dalla locomotiva colla rinnovazione d'aria testè determinata.

Da parecchie esperienze fattesi sulle locomotive risulta, che 1 Cg. di combustibile evaporizza da 7 ad 8 Cg. d'acqua. Ritenendo quest'ultima cifra, avremo uno sviluppo giornaliero di 33,600 Cg. di vapor acqueo, ossia per ogni ora Cg. 1,400.

Ma questo vapore acqueo è piuttosto un miscuglio di acqua e di vapore, anzichè vero vapore, e si può calcolare che il 25 0/0 sia allo stato d'acqua in goccioline sottili. Per conseguenza, sui 1,400 Cg. precedenti, di vero vapore non ne abbiamo che 1,050; i quali, ripartiti su 295,000 m c. d'aria, danno $3^{gr},56$ di vapor acqueo per 1 m. c. d'aria.

Ora i pesi di vapore che saturano un metro cubo d'aria a diverse temperature, sono i seguenti:

a — 10°	$2^{gr},302$	a 10°	$9^{gr},445$
— 5°	3,406	15°	12,860
0°	4,915	20°	17,311
+ 5°	6,845	25°	23,067

Si vede dunque che, per sciogliere tutto il vapor acqueo prodotto, senza cambiare sensibilmente lo stato igrometrico relativo dell'aria, basterà una differenza fra la temperatura dell'aria interna della Galleria e l'esterna, d'inverno di 15°, e d'estate di 5°: differenze che certamente si raggiungeranno quasi sempre.

L'aria risulterà forse in estate molto pregna di vapore acqueo, ma ciò non sarà gran male; chè anzi potrà recar vantaggio, mitigando l'effetto dell'alta temperatura, la quale rende il soggiorno assai fastidioso, soprattutto in un luogo chiuso nella roccia.

Possiamo adunque conchiudere che il volume fissato di 295,000 m. c. d'aria da estrarre dalla Galleria in ogni ora, è per ogni rispetto sufficiente.

II.

Premesse queste poche considerazioni, ed ammesse le deduzioni trattene, facciamoci ad esaminare in succinto i varii mezzi che possono, in tutto od in parte, valere ad estrarre dalla Galleria il volume d'aria sopra stabilito.

1. *Ventilazione naturale. — Differenza di livello fra i due imbocchi.* — Prima di tutto, nelle condizioni atmosferiche normali. a cagione della grande differenza di livello fra i due imbocchi (la quale è di m. 132,50) e della differenza fra la temperatura dell'aria interna ed esterna, si produce una corrente naturale fra Modane e Bardonnèche capace di smaltire una certa quantità d'aria. Ma questa corrente non è costante: essa dura più o meno intensa per venti o venticinque giorni del mese; poi, cambiando le condizioni atmosferiche, specialmente d'estate, si rallenta, s'arresta, e qualche volta eziandio si inverte. Per conseguenza, non si può fare assegnamento soltanto su di essa.

Sua efficacia. — Per farci un'idea della efficacia della ventilazione naturale, cerchiamo qual differenza di temperatura fra l'aria interna della Galleria e l'aria esterna si richiegga per estrarre gli 82 m. c. per 1″ sopra stabiliti, ossia per produrre una corrente di $2^{m}.05$, supponendo che la differenza di pressione atmosferica ai due imbocchi non sia altro che quella dovuta alla differenza di livello.

Applicando l'equazione del moto dell'aria calda nei camini, si trova essere necessario per produrre l'effetto indicato che alla pressione della colonna d'aria, alta quanto la differenza di livello dei due imbocchi della Galleria, si aggiunga una pressione di m. 9.50 d'aria. Ciò equivale ad una differenza di temperatura di 20° centigradi: differenza che si raggiungerà in inverno, ma non certamente in estate, poichè anche adesso la temperatura nell'interno della Galleria non supera guari i 25° centigradi.

Opinione dell' ingegnere F. Giordano, Ispettore delle Miniere. — A questo proposito, non posso tralasciare di osservare che l'egregio ingegnere F. Giordano, Ispettore delle Miniere, in una sua nota inserita nel primo fascicolo del *Bollettino geologico* del corrente anno (1871), parlando della ventilazione naturale della Galleria del Moncenisio, viene presso a poco nelle medesime conclusioni.

Dopo aver riportate alcune esperienze da lui fatte il 20 dicembre 1870 sulla temperatura interna dell'aria e della roccia, i cui valori massimi sul centro del tunnel risultarono di 30° centigradi per la prima e 29° per la seconda, venendo a parlare della ventilazione naturale della Galleria, egli dice che, tenuto anche conto del successivo raffreddarsi della roccia, finchè la temperatura dell'aria esterna sarà fra 0° e + 6°, vi potrà essere una corrente stabilita di $1^{m}.80$ a $2^{m}.00$ per 1″. Questa corrente sarà ancora maggiore quando l'aria esterna sia più fredda: sarà invece minore quando sia più calda; cosicchè, se la temperatura esterna potesse salire nell'estate a 25° o 30°, cesserebbe affatto ogni corrente naturale, chè anzi potrebbe prodursi in senso contrario.

Ritenuto però che la temperatura esterna anche in estate non possa salire sopra i 15°, il prefato ingegnere crede che vi sarà sempre nella Galleria una discreta corrente, capace di rinnovare l'aria nell'intervallo fra l'uno e l'altro passaggio dei convogli. Ma, per asserire ciò, egli non si appoggia punto sul calcolo del numero di treni che passeranno sotto la Galleria, e del volume d'aria che bisogna estrarre per mantenere l'ambiente in buone condizioni di salubrità; epperò la sua asserzione è per noi indeterminata ed insufficiente.

Ed infatti, basta osservare che i treni si succederanno ad intervalli di un'ora o poco più, e qualche volta anche meno, e che per rinnovare l'aria della Galleria in un'ora si richiede una corrente di $3^{m}.472$ per 1″. Ma v' ha di

più: la temperatura esterna nell'estate sarà ben lungi dal tenersi al disotto del limite di 15°; questa potrà essere la media delle temperature del giorno e della notte, ma non certo la temperatura del giorno, che sappiamo poter salire a 20° e più.

Del resto, lo stesso ing. Giordano finisce per conchiudere che si debbano sempre tenere in pronto dei mezzi artificiali pei giorni in cui la corrente naturale sia troppo debole.

Influenza della pressione atmosferica. — Si potrebbe osservare che l'influenza della differenza di temperatura fra l'aria interna della Galleria e la esterna non è la sola causa capace di produrre la corrente naturale di ventilazione, ma che potrebbe altresì concorrere l'eccesso della pressione atmosferica all'imbocco inferiore su quella all'imbocco più elevato. Ma si noti che la prima dovrebbe costantemente superare la seconda della quantità corrispondente alla differenza di livello fra i due imbocchi, cioè m. 132.50 d'aria, più il battente necessario per estrarre il richiesto volume d'aria, quantità relativamente piccola; che perciò, in mancanza d'ogni esperienza in proposito, tutto c'induce a credere che la differenza di pressione fra i due estremi della Galleria oscillerà più o meno intorno a quella dovuta alla differenza di livello, ora superandola, ed ora restando al disotto.

Si è quindi indotti ad ammettere che la differenza di pressione barometrica non può essere computata come causa costante ed attendibile della ventilazione naturale; chè anzi, se alcune volte la favorisce, altre volte la può paralizzare.

Pozzo d'aspirazione. — Queste considerazioni ci fanno anche persuasi dell'inefficacia di un grande pozzo d'aspirazione, costrutto all'imbocco sud della Galleria. Infatti, supponiamo pure un pozzo avente l'altezza di m. 150, il diametro di m. 6, e quindi la sezione di m. q. 28.27; l'equazione dei camini ci dà che, per estrarre con esso 82 m. c. d'aria per 1″, si richiede che la temperatura interna, supposta la stessa nel pozzo che nella Galleria, superi quella esterna di 11°. È quindi evidente che esso sarebbe d'incerta efficacia in estate, essendo probabilmente impossibile di raggiungere la differenza di temperatura necessaria, soprattutto se si riguarda che non si verificherà mai ciò che abbiamo supposto, cioè che la temperatura nel pozzo sia la stessa che nella Galleria; e forse esso presenterà ancora le stesse variazioni di corrente, arresti ed inversioni, che ora si riscontrano nelle gallerie.

In conclusione, possiamo adunque stabilire che la ventilazione naturale è da sè sola insufficiente, almeno per una parte dell'anno; e che il sussidiarla con un gran pozzo d'aspirazione è partito di troppo incerta riuscita.

2. *Corrente prodotta dal passaggio dei treni.* — Giova qui pure fare un cenno intorno alla corrente che il passaggio dei treni può produrre nella Galleria, e sulla quale da taluni si fa molto assegnamento, appoggiandosi sul fatto che gallerie lunghe 4 chilometri ed anche più, come sarebbero quelle degli Appennini toscani, e tutte le altre, come la Galleria della Sella e quella del Belbo nella linea Savona-Torino (in quella dei Giovi havvi una forte corrente naturale), sono ventilate unicamente dal passaggio dei convogli, e finora non presentarono il minimo inconveniente. Ma, per poco che si esamini il fatto, si vedrà che esso è ben lungi dal portarci a questa conseguenza.

Ed in vero, la forza che determina la corrente d'aria della Galleria al passaggio d'un convoglio, è uguale alla resistenza che l'aria oppone al medesimo, resistenza che noi sappiamo calcolare.

Ora, ripartendo questa forza su tutta la sezione della Galleria, ed esprimendola in colonna d'aria, noi abbiamo così la pressione che produce il movimento dell'aria nella Galleria, e potremo quindi calcolare la velocità della corrente.

Applicando questo calcolo ad una galleria di piccola sezione lunga 4,000 metri, e per un treno-merci ordinario colla velocità di 25 chilometri all'ora, si trova che la velocità della corrente prodotta è all'incirca di 6 chilometri all'ora. Ma questa velocità dura tale solamente per il tempo che il convoglio impiega a percorrere la Galleria; poi cessando la forza impellente, essa prende a diminuire. Assumendo quindi in media una velocità di 4 chilometri all'ora, l'aria della galleria verrebbe in un'ora completamente rinnovata: risultato che è pienamente confermato dall'esperienza.

Si vede adunque come, a ventilare una tale galleria possa bastare la corrente d'aria generata dal passaggio dei treni.

Per l'opposto, in una Galleria di grande sezione e lunghezza come quella del Moncenisio, il medesimo treno-merci ora supposto non produrrebbe, secondo i risultati del calcolo, che una corrente di 2,500^{m} all'ora all'incirca; la quale, dopo il passaggio del treno, prenderebbe ancora a diminuire. Per conseguenza, i treni succedendosi ad intervalli di un'ora od anche più, l'aria messa in moto da un convoglio ha appena avuto il tempo di percorrere un tratto di galleria, p. es. 2 chilometri, che già sopravviene un altro convoglio in senso contrario al primo. e la ricaccia verso l'estremità opposta.

Per tal modo, i soli estremi della Galleria verrebbero ad essere ventilati, ma il nucleo d'aria centrale non farebbe che muoversi, or verso l'una, or verso l'altra bocca, oscillando intorno al mezzo, senza punto rinnovarsi.

Inoltre nella Galleria del Moncenisio, essendovi già una corrente di ventilazione, o meccanica o naturale, sempre superiore a quella prodotta dal convoglio, l'effetto finale di questa viene ad essere nullo, se non dannoso, poichè per un tempo essa non fa che rallentare la corrente già stabilita, e per l'altro l'accresce, ma l'accrescimento è forse minore della diminuzione.

Sarebbe adunque illogico, nel nostro caso, di annettere qualche importanza positiva alla ventilazione prodotta dal passaggio dei convogli.

(La fine al prossimo numero).

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 dicembre 1880.

In relazione al nostro numero del 5 gennaio p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 97, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 dicembre 1880:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di dicembre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	14,912.40 (*)
Allargamento in calotta ... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	6,954.00	6,489.10	13,443.10
Strozzo ... »	5,969.80	5,855.30	11,825.10
Escavazione completa e continua ... »	4,800.00	4,989.00	9,789.00
Muratura della vôlta »	6,977.00	7,004.70	13,981.70
Id. del piedritto Est »	4,729.00	5,301.30	10,030.30
Id. del piedritto Ov. »	5,191.50	5,352.80	10,544.30
Acquedotto ultimato »	4,616.00	5,172.00	9,788.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	4,616.00	4,945.70	9,561.70
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,349	1,432	2,781
Id. massimo id. »	1,573	1,630	3,203
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	26,348,070	25,203,590	51,551,660

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di dicembre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1880	Lavori eseguiti a tutto x.bre	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen ...	31.980	863.352	638.310	74
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	1.289.403	1,048.310	81
Airolo-Biasca ...	45.838	1.673.879	1,394.430	83
Cadenazzo-Pino ...	16.200	299.432	231.500	77
Giubiasco-Lugano ...	25.952	518.100	407.960	79
Totale ...	158.712	4.644.166	3,720.510	80
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen ...	31.980	49.799	34.490	69
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	93.275	66.010	71
Airolo-Biasca ...	45.838	78 651	66.490	85
Cadenazzo-Pino ...	16.200	30.072	26.370	88
Giubiasco-Lugano ...	25.952	32.680	19.620	60
Totale ...	158.712	284.477	212.980	75

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	GALLERIA di direzione: Situazione alla fine di dicembre	GALLERIA di direzione: p. 0/0	STROZZO: Situazione alla fine di dicembre	STROZZO: p. 0/0	VOLTA: Situazione alla fine di dicembre	VOLTA: p. 0/0	PIEDRITTI (3): Situazione alla fine di dicembre	PIEDRITTI (3): p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen ...	5,482.70	—	—	4,787	87	3,380	66	7,705	77
Fluelen-Goeschenen ...	7,278.60	6,923 (2)	96	5,918	81	3,285	74	3,939	85
Airolo-Biasca ...	8,070.30	6,656 (2)	85	5,040	62	1,262	33	2,222	46
Giubiasco-Lugano ...	3,222.20	2,304	78	1,204	37	817	55	1,540	52
Totale ...	24,053.80	15,883	88	16,949	70	8,744	59	15,406	68

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Fluelen-Göschenen. — Il tunnel di Leggistein, il primo dei sette tunnel elicoidali, è stato perforato da un capo all'altro il 15 dicembre. Il traforo venne eseguito in buone condizioni, tanto dal punto di vista della direzione, quanto da quello del livello delle due sezioni della galleria.

Nella galleria di Pfaffensprung, la roccia è divenuta meno dura e soprattutto più fessurata all'attacco inferiore (perforazione meccanica). Sfortunatamente, un accidente avvenuto in una delle pompe di compressione non permise di lavorare, dal giorno 15 dicembre, che con una pressione di 50 a 60 atmosfere. Ai due attacchi, la roccia è generalmente umida.

Airolo-Biasca. — Malgrado la persistente abbondanza delle acque all'imbocco superiore della galleria di Freggio, i lavori di escavo subarono in questo sotterraneo un andamento abbastanza regolare in tutti i cantieri. Nella

galleria di Prato, si continua a lavorare soltanto a mano.

Nelle gallerie di Piano-Tondo e di Travi, l'abbondanza delle filtrazioni all'imbocco superiore e la durezza della roccia all'imbocco inferiore hanno ancora notevolmente incagliato i lavori delle gallerie di direzione. I lavori di allargamento in calotta e dello strozzo procedettero un po' meglio, ma i progressi delle murature continuano ad esser minimi. I trasporti paiono doversi migliorare nella galleria di Piano-Tondo.

Giubiasco-Lugano. — La galleria del piccolo tunnel di Molincero è stata attaccata il 18 dicembre.

Nel tunnel del Ceneri, lo strozzo è ora aperto in parte colla macchina (2 Burleigh). Finora, lo scolo del Trodo (120 litri al secondo), malgrado l'inverno, basta ad alimentare i compressori.

Nei tunnels di Precassino e Massagno, i lavori della galleria di direzione furono ripresi nella 2ª quindicina del mese, ma soltanto ad uno degli attacchi. —

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di dicembre su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE	Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	10,713,300	6,873,400	64
Fluelen-Goeschenen..... »	22,325,900	13,858,700	62
Airolo-Biasca............ »	23,886,700	13,228,900	55
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,338,900	1,241,600	53
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	3,339,400	43
Totale Fr.	67,063,600	38,542,000	57

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di dicembre risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	650	875	1,525
Fluelen-Goeschenen........ »	1,406	582	1,988
Airolo-Biasca.............. »	2,151	809	2,960
Cadenazzo-Pino.............. »	»	388	388
Giubiasco-Lugano.......... »	1,058	736	1,794
Totale N.	5,265	3,390	8,655

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma che l'on. Ministro dei lavori pubblici avrebbe approvato le proposte fatte dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per provvedere agli acquisti straordinarii di materiale e pei lavori ritenuti indispensabili sulla rete in seguito al sempre crescente sviluppo del traffico.

A tali proposte abbiamo già accennato nei precedenti numeri; ed ora, in relazione alle medesime, il Ministero sarebbe disposto a presentare in breve alla Camera un progetto di legge per ottenere l'autorizzazione che il residuo della somma di L. 106,500,000, già stanziata all'uopo dal 1° gennaio 1879 da erogarsi entro 15 anni, possa invece essere spesa entro un quinquennio.

Ci si annuncia pure da Roma che una Commissione, composta da due delegati francesi e due delegati italiani, procederà quanto prima ad una visita della Galleria del Cenisio, onde esaminare le condizioni di ventilazione della Galleria stessa, e riferire sulla efficacia dei provvedimenti presi dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia.

Sappiamo che moltissimi commercianti ed industriali di Como si sono indirizzati al Ministero di agricoltura, industria e commercio, affine di indurlo a patrocinare presso il Ministero dei lavori pubblici una loro domanda tendente ad ottenere che il servizio dei trasporti dalla Stazione ferroviaria a quella lacuale sia esteso anche ai viaggiatori. Sembrerebbe, infatti, cosa non del tutto conveniente, dopo le gravi spese sostenute dallo Stato per congiungere la Stazione di Como al porto, che le sole merci spedite a piccola velocità potessero usufruire del beneficio della nuova comunicazione fra la Stazione ed il lago.

Noi riteniamo che con poche opere eseguite alla Stazione lacuale si possa conseguire quanto gli industriali e commercianti di Como domandano, epperò non possiamo a meno di raccomandare al Governo un provvedimento che a noi sembra assai opportuno.

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Pavia si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che sulle linee ferroviarie Alessandria-Pavia e Pavia-Cremona sia attuato il servizio dei treni economici, già in uso su altre linee secondarie della rete dell'Alta Italia. La frequenza dei treni, possibile col sistema economico di esercizio senza aggravio nelle spese, si presta assai alle comodità delle popolazioni, che debbono servirsi delle ferrovie d'interesse locale; e la Deputazione ha dimostrato di esserne pienamente convinta, instando per un provvedimento che servirà certo a dare alle dette due linee un movimento più ragguardevole dell'attuale, assai meschino in causa appunto del modo con cui sono servite.

Diamo il risultato delle aste tenutesi presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture interessate dal 25 al 31 gennaio p. p. per l'appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie, approvate colla legge del 29 luglio 1879.

26 *gennaio* — Fatali per l'appalto del tronco dalla Stazione di Benevento al chil. 6 + 720 della linea Benevento-Avellino. — Deliberato provvisoriamente al sig. Lari Oreste, con un ulteriore ribasso sulla somma del primo deliberamento del 5.85 0[0, la quale perciò da L. 639,841.39 fu ridotta a L. 602,410.67.

28 *gennaio* — Fatali per l'appalto del tronco San Bernardino-Fara della linea Novara-Varallo — Deliberato provvisoriamente al sig. Tiana Alessandro, con un ulteriore ribasso dell' 11 0[0 sulla somma del 1° deliberamento, la quale da L. 197,387.19 fu ridotta a L. 175,674.60.

31 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Oleggio-Sesto Calende della linea da Novara a Pino — Rimasto deliberatario provvisorio il

sig. Emilio Martinez col ribasso del 13.06 0|0. La somma di appalto da L. 4,340,000 fu ridotta a lire 3,773,196. I fatali scadono il 5 del corrente mese.

31 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del ponte sul Ticino a Sesto Calende per la linea Novara-Pino — Rimasto deliberato provvisoriamente alla Società delle Industrie meccaniche di Napoli col ribasso del 16.07 0|0 sulla somma di appalto, ridotta perciò da L. 1,839,000 a L. 1,543,472.70. I fatali scadono il 5 corr. mese.

31 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Sesto-Calende-Cucchino della linea Novara-Pino — Rimasto deliberatario provvisorio il sig. Peregrini ing. Enrico col ribasso del 23.65 0|0 sulla somma di appalto, che da L. 817,275 fu perciò ridotta a L. 623,989.46. I fatali scadono col giorno 5 del corrente mese.

31 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Cucchino-Monvalle della linea da Novara a Pino — Rimasto deliberatario provvisorio il sig. Bonora Ferdinando col ribasso del 25.07 0|0 sulla somma di appalto, la quale perciò da L. 879,100 fu ridotta a L. 658,709.63. I fatali scadono il giorno 5 del corrente mese.

31 *gennaio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Monvalle-Laveno, della linea suddetta — Rimasto deliberatario provvisorio il sig. Nelli Ferdinando col ribasso del 16 17 0|0 sulla somma di appalto, che da L. 1,696,250 fu ridotta a L. 1,421,966.38. I fatali scadono il giorno 5 del corrente mese.

31 *gennaio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Reggio-Villa San Giovanni, della linea Reggio-Castrocucco — Il signor Luigi Magnani ha offerto un ulteriore ribasso di L. 7.51 0|0, e l'appalto rimase a lui deliberato definitivamente per la somma di L. 1,379,548. Il ribasso complessivo sulla somma del primo incanto (L. 1,809,537) risulta quindi del 27 0|0.

31 *gennaio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Sicignano-Galdo, della linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano — Venne presentata un'ulteriore offerta del 0.55, 0|0 dal sig. Avogadro ing. Giovanni; ed essendo questa la migliore, l'appalto stesso gli rimase definitivamente deliberato, per la somma di L. 2,350,568.37. Il ribasso complessivo ottenutosi alle aste per quest'appalto fu del 29 0|0.

Relativamente al ponte sul Ticino presso Sesto Calende per la ferrovia Novara-Pino, già messo all'asta com'è detto più sopra, abbiamo potuto avere i seguenti ragguagli:

Il progetto del ponte, che correda gli atti dell'appalto, studiato per una via a due binarii, non contiene le disposizioni necessarie per prestarsi anche al passaggio della strada provinciale, perchè ciò non era, sul principio, completamente fissato.

Siccome però successivamente fu stabilito di far servire il detto ponte al doppio uso, così nel Capitolato d'appalto è fatta espressa riserva all'Amministrazione di poter modificare il progetto in modo da ridurlo atto al duplice scopo, e si sta già compilando il relativo nuovo progetto.

Solo è indecisa ancora la scelta del modo di attuare il duplice passaggio, se cioè con sovrapposizione delle due strade, o con vie laterali: per cui la Direzione dei lavori presenterà in breve ambedue gli studii che si stanno ultimando.

È intanto accertato essere in massima ammesso il doppio uso del suddetto ponte, e solo restare a determinarsi le modalità dell'esecuzione, nonchè le condizioni della spesa, nella considerazione di un probabile concorso delle Provincie interessate.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha compiuto e presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del terzo tronco della linea Aquila-Rieti.

Come abbiamo fatto per altri progetti presentati dalla detta Società, anche per questo riassumiamo i principali dati tecnici.

Il nuovo tronco incomincia al chil. 144 + 979.97, e finisce al chil. 150 + 239 34, misurando così nel suo complesso m. 5,259.37. Il tracciato del tronco, appena oltrepassata la Sella di Corno, alla quale ha origine, entra nella Valle del Brapella, e vi si mantiene fino a raggiungere l'abitato di Rocca di Corno, ove ha termine.

L'andamento planimetrico è costituito da 9 rettilinei, della lunghezza totale di m. 2,480.55, e da 9 curve, dello sviluppo complessivo di m. 2,778.82. Vi sono due sole curve con raggio di 300 m.; le altre hanno un raggio variabile fra i 500 ed i 900 metri.

L'andamento altimetrico poi è suddiviso in metri 396.25 di tratti orizzontali, ed in m. 4,863.12 di pendenze, delle quali la maggiore è quella del 30 per mille, limitata ad una lunghezza di m. 756.72.

Le opere d'arte progettate sono 23, tutte di poca importanza, e cioè:

Ponticelli di	M.	1.00	N.	8
Id.	»	1.50	»	2
Id.	»	2.00	»	10
Id.	»	3.00	»	1
Id.	»	6.00	»	2

Sono previste inoltre: 5 case cantoniere, delle quali 1 semplice a due camere, e 4 doppie a quattro camere; e 6 passaggi a livello per strade comunali e mulattiere.

La spesa totale dei lavori di costruzione, compresa la parte proporzionale del materiale mobile, è valutata in L. 912,700.

Il termine previsto pel compimento delle opere è di due anni dalla data di approvazione del progetto.

Ci scrivono da Cagliari:

Siamo in piena guerra, a proposito dell'orario delle nostre ferrovie. Si tratta di sostituire l'orario attuale con un altro, che più soddisfi ai bisogni delle popolazioni e del commercio. Finora però quantunque vi si lavori attorno da qualche mese, non si è potuto concretare alcuna cosa positiva e pratica. Ciò dipende dacchè quanto soddisfa gli interessi di Cagliari cammina a ritroso con quelli di Sassari. Cagliaritani e Sassaresi usano di tutte le influenze di cui ponno disporre, e nulla lasciano intentato per far trionfare il progetto d'orario che più collima coi rispettivi interessi; ed intanto il R. Commissario per l'esercizio non sa dove battere del capo per trovare una soluzione che possa soddisfare a tutti.

Speriamo che con l'aiuto del Ministero dei lavori pubblici si riesca a questo intento. Ciò sarebbe som-

mamente desiberabile, affine di toglier di mezzo gli attriti fra le due città, che hanno già oltrepassato il limite consentito da una gara onesta pei propri interessi.

><

In conformità a quanto abbiamo scritto nel nostro numero precedente, la Società delle Strade ferrate Meridionali ha autorizzate le Stazioni di Trivigno, Bellamuro, Picerno, Albano di Lucania, Ferrandina, Pisticci e Grassano a rilasciare, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno per Potenza e viceversa. Ha poi disposto che, pure in via di esperimento, la Stazione di Potenza sia abilitata alla vendita di biglietti di andata e ritorno per le Stazioni di Napoli e di Salerno.

><

Dall'egregio ing. cav. Francesco Kossuth, Direttore generale delle miniere Boratella, Borello ecc. in Cesena, abbiamo ricevuto un esemplare di un recente suo opuscolo intitolato: *Ventilazione artificiale, perfetta ed economica della grande Galleria del Fréjus*, stampato in Cesena (tip. Collini, 1880).

L'opuscolo ci venne accompagnato da una lettera dell'autore, con preghiera d'inserzione.

Noi soddisfaremo volentieri a tale preghiera in un prossimo numero, e ci occuperemo pure del suddetto opuscolo, appena esaurita la pubblicazione, ora in corso, della Memoria dell'ing. C, Frescot, che tratta dello stesso importante argomento, di cui ora intendono occuparsi anche i Governi italiano e francese, come sopra annunciammo.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 24 al 29 gennaio scorso in materia ferroviaria.

Il Consiglio ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione (movimenti di terra ed opere d'arte) sino al piano di regolamento del tronco compreso tra i chilometri 8 e 18 della ferroria Ascoli-San Benedetto;

Un progetto di appalto per la costruzione dei lavori del 2° tronco da Arce ad Arpino nella linea Avezzano-Roccasecca;

Un progetto definitivo d'appalto dei lavori per la costruzione della galleria dei Ceracci e suoi accessi, nella ferrovia da Lucca a Viareggio;

Un progetto di galleria artificiale a difesa della ferrovia all'imbocco Eboli della galleria della Quercia nella linea Eboli-Potenza;

Un progetto di sistemazione del Vallone di Balataliscia nel 2° tronco della linea delle Caldare:

Un progetto per condotta d'acqua potabile in servizio del personale della Stazione di Grotte nel 2.o tronco dell'ora detta linea;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Roseto, lungo la linea Taranto-Reggio:

Un progetto dell'ing. Fondi e la domanda relativa per l'impianto di una tramvia a vapore sulla strada nazionale modenese da Pistoia a Ponte Calcacola.

Ha pure approvato i tipi delle case cantoniere e garette di guardia da costruirsi lungo la ferrovia Messina-Termini.

Notizie Ferroviarie Italiane

Servizio cumulativo Italo-Austro-Ungarico — Come fu già preannunciato, in seguito agli accordi presi colle Ferrovie Austro-Ungariche (Rudolfbahn e Südbahn), e dietro le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, approvate dal Ministro dei lavori pubblici, col giorno 1°. febbraio corrente vennero attuati il servizio cumulativo italo-austriaco pei trasporti a grande e piccola velocità, via Pontebba, ed il nuovo Regolamento-tariffa, tanto per siffatti trasporti, come per quelli consimili, via Cormons e via Peri.

Presso le Stazioni ammesse al predetto servizio cumulativo e le Agenzie di città trovansi vendibili i due volumi del nuovo Regolamento-tariffa, al prezzo di L. 5 quello per la grande velocità, ed a L. 12 quello per la piccola velocità.

Tariffe Italo-Boeme. — La Direzione dell'esercizic delle ferrovie dell'Alta Italia ha annunciato che, conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle dette ferrovie, approvata dal Ministro dei lavori pubblici, le tariffe pei trasporti a grande e piccola velocità da o per la Boemia, in servizio diretto via Peri, che coll'Avviso del 24 dicembre p. p. venivano mantenute in vigore a tutto il mese di gennaio, sono prorogate per un termine perentorio, che sarà ulteriormente notificato.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Bressana-Broni — Alle ore 10 ant. del 16 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Cava-Carbonara e Groppello, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 7,100 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 387,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro 18 mesi dal giorno della consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Pavia pel deposito interinale di L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 38,700 come sopra.

Ferrovia Porto Civitanova-Macerata. — In seguito alla diminuzione di L. 5.01 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 383,425, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 28 dicembre u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della Stazione di Porto Civitanova a Morrovalle, dalla ferrovia Porto Civitanova-Macerata, in provincia di Macerata, della lunghezza di m. 13,200 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del suddetto giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Macerata, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 364,215.41, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro 12 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Macerata pel deposito interinale di L. 24,000. in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 49,000 come sopra.

Ferrovia Benevento-Avellino. — In seguito alla diminuzione di L. 5.85 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 639,841.39, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 4 gennaio spirato, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco delle ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra la Stazione di Avellino e la progressiva

6,720.54, della lunghezza di m. 6,720.54 (escluse le espropriazioni stabili, le case e caselli di guardia ed i materiali in ferro per l'armamento), si procederà alle ore 10 ant. del 17 detto mese, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Avellino, simultaneamente al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di lire 602,410.67, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro 24 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Avellino pel deposito interinale di L. 40,000, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 80,000, come sopra.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — La Deputazione provinciale di Torino, in seguito a replicate instanze della locale Intendenza di finanza, autorizzò, nella seduta del 20 gennaio p. p., il pagamento, nel limite legale, di una parte della quota di concorso della Provincia nella costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta.

Ferrovia Serravalle-Tortona. — Il *Corr. Merc.* del 23 p. p., scrive:

Gli ingegneri Navone, Bruno e Romairone furono incaricati dal Consiglio comunale della città di Tortona di eseguire gli studi per un tronco di ferrovia che, partendo da un punto, che verrà scelto dal Comune di Serravalle, si diriga alla città di Tortona: tronco ferroviario che costituirebbe una linea più diretta destinata a mettere in comunicazione la ferrovia di Busalla-Alessandria col nuovo valico del Gottardo.

Tramways nella provincia d'Alessandria. — Il 24 gennaio p. p., al Consiglio provinciale di Alessandria ebbe luogo la discussione per l'approvazione del nuovo regolamento sui *tramways*, e sulla concessione di guidovie a vapore per le linee Acqui-Cortemilia all'ingegnere Basevi, e di Casale-Ottiglio-Casorzo al geometra Bagutti. Queste concessioni, dopo approvato il nuovo regolamento, vennero entrambe accordate.

Tramways nella provincia di Vercelli. — La *Sesia* reca la notizia che la proposta di continuazione della tramvia Vercelli-Fara fino ad Arona, per Prato Sesia, Prato Vecchio e Borgomanero, è stata definitivamente decretata dal Consiglio provinciale di Novara.

La costruzione di questa linea venne saviamente affidata al bravo Gustavo Martinotti, il quale si propone di incominciare i lavori al primo di marzo e di dare ultimata la linea sino a Fara nella prima quindicina del successivo giugno.

Tramways di Napoli. — Il Consiglio provinciale di Napoli, nella seduta del 23 gennaio p. p., ha approvato parecchie concessioni di *tramways* ad appaltatori diversi.

Però i sig. comm. Dom. Galiotti ed Alfredo Cottrau, che avevano fatto in precedenza alcune proposte, e che tuttavia rimasero esclusi dalle accennate concessioni, hanno presentato al Prefetto analoga protesta per mezzo di usciere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Lione-Torino. — La *Correspondance italo-française*, che si pubblica a Roma, reca la seguente notizia:

I due importanti dipartimenti francesi, l'Isère e la Savoia, si occupano molto in questo momento della prossima realizzazione di una nuova linea ferroviaria, che congiungerà la Stazione di Voiron a quella di Saint-Bèron presso il ponte Belvicino. Questa ferrovia di accesso al *tunnel* della montagna Lepine, che si apre sulla valle di Chambéry, sarà di un gran vantaggio per Torino, Milano e tutta l'Alta Italia, imperocchè abbrevierà il percorso fra queste città e Lione di circa 50 chilometri. Il passaggio attuale dei viaggiatori e delle numerose mercanzie dirette dall'Italia a Lione, Saint-Étienne, Avignone, ecc.. e viceversa, per il lungo circuito di Culoz, ha cagionato, durante gli ultimi vent'anni, all'Italia un notevolissimo aumento di spese frustranee. Noi auguriamo dunque una pronta esecuzione di questo nuovo tronco ferroviario.

Treno di piacere da Parigi. — La Compagnia delle ferrovie Paris-Lyon-Méditerranée annunzia che, d'accordo colle Compagnie ferroviarie italiane, organizzerà, in occasione del carnovale a Roma, un treno di piacere a prezzi ridotti da Parigi a Roma ed a Napoli, con soggiorno a Torino, Genova, Firenze e Pisa.

La partenza avrà luogo da Parigi nella seconda quindicina di febbraio, e la durata del viaggio sarà di 17 giorni.

Il prezzo d'andata e ritorno in seconda classe è di 136 lire.

Tunnel dell'Arlberg. — La *Gazz. Ticin.* dice che i lavori al tunnel dell'Arlberg progrediscono dalla parte tirolese, e grazie alle macchine già se ne forarono 340 metri. La proporzione quotidiana della perforazione è di 2 metri. Si incontrarono degli strati duri di roccia. I 200 operaj finora impiegati non essendo più sufficienti, saranno aumentati.

Ferrovie tedesche. — Dicesi che il Governo germanico ritenga certa l'adozione del progetto di legge che tende ad obbligare tutte le Compagnie ferroviarie private a procedere ai lavori necessarii per la difesa del paese, e segnatamente all'impianto di un secondo binario.

Ferrovie della Serbia. — La *Revue financière* del 29 gennaio p. p. ha per dispaccio, che il Governo serbo ha accettato le proposte fattegli dal sig. Bontoux per la concessione delle sue ferrovie, e che si sta ora redigendo la relativa Convenzione da sottoporre all'Assemblea nazionale. Il corrispondente assicura che le condizioni non sono sfavorevoli ad alcuna delle parti contraenti.

— Si ha poi dai giornali austriaci che una Commissione di delegati austriaci, serbi, bulgari e turchi si adunerà verso la fine di febbraio a Vienna per regolare la questione delle ferrovie dei quattro Stati.

Ferrovie russe. — Si ha da Pietroburgo, che il costruttore della strada ferrata Bender-Galatz reclama una forte somma al Governo per il tardivo compimento della linea strategica, che doveva servire a trasportare l'armata e le provvisioni in Turchia. La linea venne aperta dopo la conclusione della pace. Costrutta in fretta, è ora in così cattivo stato che il suo esercizio è quasi impossibile. Ora, mentre il costruttore, basandosi sul senso ambiguo del contratto, reclama oltre a tre milioni, la Commissione riconobbe che gli sono stati pagati 2,700,000 rubli di più di quanto gli era dovuto, e domanda la restituzione di detta somma.

Ferrovie delle Indie. — L'ultima posta indiana ha recato, tra le altre, le seguenti notizie:

Fu emanato l'ordine di terminare la ferrovia di Sibi fino a Killa Abdulla, situata a sei miglia da Quetta; ma che al di là di quel punto devono essere sospesi tutti i lavori.

Il 30 dicembre venne solennemente aperta la ferrovia dello Stato di Rajpostana, la quale riunisce Bombay mediante le ferrovie di B. B. e pell'I. C. sino al distretto di Ahmedabod, con Agra, Delhi ed altre città notevoli nelle contrade ricche, producenti frumento, del N. O. e del Pendsciab.

L'estensione della ferrovia settentrionale del Pendsciab fino ad Attock doveva essere aperta al pubblico il 1° di gennaio.

Ferrovie del Giappone — All'*Agenzia Reuter* telegrafano da Yokohama, 8 gennaio:

È stata aperta al traffico la prima sezione di strada ferrata nell'isola di Yeso: è lunga 23 miglia; la costruzione fu ordinata un anno fa. Questa linea, che si estenderà dal porto di Otarunai sulla costa occidentale, passando per Sapparo capitale dell'isola, sino ai terreni carboniferi di Parona, è stata costrutta da Americani.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere. — Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, presentò alla Camera dei deputati, nella tornata del 27 novembre 1880, un progetto di legge sullo stanziamento di fondi per la seconda serie dei lavori di sistemazione del Tevere. Il detto progetto fu distribuito giorni sono.

I lavori consisteranno nella continuazione dell'allargamento e regolarizzazione dell'alveo con muri di sponda, dove sia necessario, lungo il tratto tra il ponte dei Fiorentini e Porta Portese; nelle opere relative alla sistemazione dei Ponti Cestio e Senatorio, e nella costruzione di parte dei collettori.

La spesa stanziata è di venti miloni, e sarà ripartita nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 4 milioni all'anno.

Il Municipio e la Provincia di Roma sono tenuti a concorrere in detta spesa per la somma di dieci milioni colle rivalse, giusta la legge 6 luglio 1875, sui proprietarii interessati.

Onorificenze. — Il Governo francese ha conferito all'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, la nomina di Grande Ufficiale della Legione d'Onore, trasmettendogli in pari tempo le relative insegne.

Lo stesso Governo gli ha offerto in dono una medaglia commemorativa, come segno di gradimento per la cooperazione prestata alla buona riuscita della Esposizione universale del 1878.

Nuovi biglietti consorziali. — Il Ministro del tesoro ha pubblicato, in data 17 gennaio, un decreto in cui si legge:

Ritenuta la dimostrata necessità ed urgenza di provvedere alla fabbricazione, pel servizio di scorta, di altri biglietti consorziali dei tagli da L. 5, 250 e 1000, da emettersi gradualmente ed a seconda del bisogno, in sostituzione di altrettanti degli stessi tagli divenuti logori e fuori d'uso;

Veduti gli art. 8 e 9 del regolamento approvato con R. Decreto 28 febbraio 1875, relativi alla creazione dei nuovi biglietti consorziali, che devono servire di scorta per sostituirsi a quelli di egual taglio non più atti alla circolazione;

Veduti i successivi articoli 10 ed 11 del regolamento dianzi accennato, i quali prescrivono che i biglietti deperiti e ritirati dalla circolazione mediante il baratto, devono essere subito contrassegnati con timbro che ne esprima l'annullamento, e quindi, in seguito a classifica per quantità e valore fattane dal Consorzio, devono essere abbruciati in presenza di un delegato governativo;

D'accordo col Ministero d'agricoltura, industria e commercio, determina che il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere, per scorta e per l'uso e nei modi prescritti dall'articolo 9 e seguenti del regolamento approvato con R. Decreto 28 febbraio 1875, altri biglietti dei tagli da lire 5, 250 e 1000, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici stati approvati coi Reali Decreti sopraccitati per la prima emissione, e ripartitamente divisi nelle misure seguenti:

Biglietti da L. 5, numero 3,000,000, pel valore di lire 15,000,000, divisi in 30 serie numerate dalla 751ª alla 780ª inclusive; e ciascuna di esse composta di 100,000 biglietti numerati dall'1 al 100,000;

Biglietti di L. 250, numero 10,000, pel valore di 2,500,000 lire, rappresentati dalla serie 49ª e numerati dall'1 al 10,000.

Biglietti di L. 1000, numero 10,000, pel valore di lire 10,000,000, rappresentati dalla serie 23ª e numerati dall'1 al 10,000.

Ufficii postali. — La Direzione generale delle poste partecipa che dal 1° febbraio corr. venne istituito un nuovo Ufficio succursale di 1ª classe in Roma, e vennero pure aperti i seguenti nuovi Ufficii di 2ª classe:

Barrea (provincia di Aquila); Castelpetroso (prov. di Campobasso); Marina di Patti (prov. di Messina); Montemaggiore al Metauro (prov. di Pesaro); Montrone (prov. di Bari); San Lorenzo Nuovo (prov. di Roma); Sassano (prov. di Salerno); Sette Cannoli (prov. di Palermo).

Illuminazione elettrica. — La sera del 20 dicembre scorso, Edison ha dato nel suo luogo di soggiorno, *Menlo-park*, un grandioso saggio d'illuminazione colla sua lampada elettrica. Erano invitati il Lord Mayor e il Consiglio municipale, come pure numerosi personaggi eminenti di Nuova York.

La festa aveva uno scopo d'interesse materiale, poichè per la *Edison electric light Company* si tratta di ottenere dal Consiglio comunale l'autorizzazione di collocare le sue condutture nelle vie della città.

Gli onorevoli *aldermen* dovevano perciò accertarsi *de visu* della bontà del sistema d'illuminazione. *Menlo-park*, dice il *reporter* della *New-York Tribune*, era, a perdita d'occhio, illuminato a giorno da 300 lampade, e il bianco abbagliante della luce elettrica raddolcito col giallo. Edison spiegò agli intervenuti tutto il sistema; e venendo a parlare sulla spesa, disse che il prezzo di una forza illuminante corrispondente a 3000 candele non sarebbe superiore a dollari 1 1/2, mentre per una forza eguale il gaz costerebbe dollari 2 1/4.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari non ebbero nella settimana scorsa un mercato che si possa dire importante; le Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali oscillarono tra il 455 e il 456 1/2, e le Obbligazioni relative si tennero da 275.25 a 275.50; i Boni nominali a 539. Le Sarde, della serie A, si aggirarono tra il 277 e 278; le altre, della serie B, tra il 273.50 al 274.50; le nuove, sul 275.50 circa. Le Obbligazioni Pontebbane rimasero nominali sul 447 circa; le Meridionali austriache sul 277.50; le Palermo-Trapani, sotto l'influsso di realizzazioni, piegarono a 275 50 circa.

Le Azioni Ferrovie Romane si aggirarono sul 135 circa.

A Parigi, le Azioni Lombarde vennero quotate a 215; le Obbligazioni relative a 274. Le Vittorio Emanuele, emissione 1863, a 284. Le Azioni Romane negoziate a 132 e 134; le Obbligazioni a 353.

CONVOCAZIONI

Banca agricola industriale di Alessandria. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 13 corr. in Alessandria (Borsa di commercio), per udire la relazione dei sindaci, per l'approvazione del bilancio e dividendo 1880, e per la nomina di 8 consiglieri e 2 sindaci.

Società anonima Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato. — Gli azionisti sono convocati nello stesso giorno in Casale per l'approvazione del resoconto 1880 e relativo dividendo, e per la nomina di 5 consiglieri e 2 censori.

Società di Montesanto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 corr. in Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per udire la relazione della Commissione per la revisione dei conti.

Lanificio Rossi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Milano, sede sociale (via Mercato, 9), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sul bilancio 1880, e per la nomina di 7 consiglieri e di 3 revisori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Strada ferrata di Pinerolo. — Dal 31 gennaio p. p., si paga agli azionisti il riporto semestrale in L. 11.75, presso la Ditta G. Malan e C. in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso la Direzione del Genio militare in Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due magazzini a polvere, con un Corpo di guardia ed accessori in Foligno, per il presunto importo di L. 76,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 7,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di restauro delle due pirobette *Roma* e *Venezia* nel porto di Livorno, per il presunto importo di L. 60,760. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una baracca per alloggio della Compagnia Treno al Campo di S. Maurizio, per la presunta somma di L. 19,900. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione prov. di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione della strada provinciale Ortana fra i chil. 29 e 32, per il presunto importo di L. 45,145.62. Deposito interinale L. 500 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 5000, idem o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada Alzaja del Ticino, dal Lago Maggiore all'imboccatura del Naviglio Grande, per la presunta annua somma di L. 4860. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Nello stesso giorno presso il Municipio di Jesi, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di 6 fabbricati ad uso di scuole rurali in varii punti del territorio comunale, per il complessivo importo di L. 43,323.63. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito L. 1231.83, oltre L. 750 per spese d'asta e contratto, in rendita D. P., o cartelle del Prestito comunale, o libretto di Cassa di risparmio.

— Il 15 d°. mese presso il Municipio di Sansevero, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2°. tronco della strada comunale obbligatoria Sansevero-Castelnuovo della Dannia, tra la masseria Li Gatti e la casetta Squadrilli in Pian Divoto, della lunghezza di m. 11,500 in diminuzione della somma di L. 118,823.48, Le condizioni d'asta sono visibili alla Segreteria municipale.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Coseuza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Silana, da Cosenza alla Sella Gradina, della lunghezza di m. 39,298.38, per la presunta annua somma di L. 16,740. Manutenzione dal 1°. aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'apertura del 1°. tronco di via Corsico, fra piazza Galeazzo Alessi e via Nino Bixio, in diminuzione dell'importo di L. 41.256.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 5000, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il sudd°. Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento ed ingrandimento del porto di Salerno, nonchè della manutenzione delle opere esistenti nel porto medesimo, per la complessiva somma di L. 2,311,000. Lavori da eseguire entro 9 anni. Deposito interinale L. 100,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero ed abbattimento del forte Campana, per il complessivo importo di L. 85,037.29. Deposito interinale L. 3200 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 13,000 idem.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Vittoria (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione e quadriennale manutenzione della strada vicinale, che partendo dalla provinciale Vittoria, Comiso, per Boscopiano, Salmè, Boscorotondo, va a Cannamellito, per il presunto importo di L. 43,141.50. I lavori di sistemazione da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000 in contanti o vaglia con firma riconosciuta; cauzione definitiva L. 4000, in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la costruzione della tettoia metallica, di 25 metri di larghezza e 54 metri di lunghezza, per la Stazione di Castelvetrano (Sicilia).

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 6° Elenco).

Salvadori I., ing. cont., Torino L. 2; Cassinelli C., mag., id. 2; Ravarzano E., s. mag., id. 2; Chiavolini L., appl., id. 1; Andreini A., mag., Pistoia 1; Pasquali A., appl., id. cent. 50; Temmi P., id., id. 50; Berti P., id., id. 50; Clementi D. A., capo sez., Verona, 2,50; Prevot G., cont., id. 1,50; Gilardoni A.; appl., id. 50; Morosini nob. A., appl. avv., id. 50; Sandri ing. L., capo sez., Verona 1,80; Verga L., ing. all., id. cent. 90; Franco G., id., id. 90; Boschetti G., id., id. 90; Colombi E., id., id. 90; Pagani L., appl., id. 90; Riccardi G., id., id. 50; Avesani ing id. 1; Frascio B., dis. 50; Astolfoni A., id., id. 1. Soster G., id., id. 60; Salgari F., id., id. 1; Veronese S., id., id. 50; Zuppani F., ing. all., Verona 90; Bottari ing. F., capo sez., id. 2; Dotti ing. G., capo rip., id. 1; Viola A., id., id. 2; Monti ing. F., id., id. 1; Brandani ing, A., id., id. 1; Riello M., dis., id. 1; Sartorelli L., appl., id. 50; Pastori L., ing. capo sez., Venezia 2,25; Zannini A., id., id. 75; Tedeschi C., ing. capo rip. Venezia 1; Porto N., id. Vicenza 1,50; Castrin P., id. id. 1,50; Faccioli ing. A., capo sez., Modena 3; Bogni ing. C., capo rip., id. 2; Baldini P., appl., id. 1; Artini L., ing. capo sez., Rovigo 2,10; Galli T., ing. capo rip., Bologna 1,30; Pasquali A., id. Ferrara 1,30; Grimani A., di Padova 1,30; Boscaro ing. F., capo sez., Rovigo 2; Suetta ing. C., capo rip., Legnago 1,05; Castellani ing. A., ing. all., Rovigo 1; Vigo P., capo rip. Dossobuono 1; Crotti F., ing. capo sez., Bergamo 2; Cosmanni G. B. ing. capo rip., id. 1,50; Levi P., ing. capo rip., id. 1,50; Piazzoli A., capo rip., Bergamo 1,50; Poli C., ing. capo sez., Treviglio 2; Suardi A., capo rip., id. 1,50; Boschetti E., capo rip., Crema 1,50; Cami A., appl., Treviglio 1; Carnelutti G., ing. capo sez., Udine 2,50; Neri G., ing. capo rip., id. 1; Bongioini S., id. id., id. 1; Martelli B., appl., id. 50, Marai E. dis., id. 50; Zaccaria L., id., id. 50; Zagatta L., sorv., id. 50; Vismara L., id. id. 50; De-Luca C., id. id. 50; Casella E., Port. id. 50; Pellicciari C., appl., id. 50; Heimann G., ing. capo sez., id. 3; Crespi T. ing. capo rip., id. 1,50; Rebuffo V. ing. capo sez., id. 5; Casasco F., ing. capo rip., Udine 2; Bonizzi P., ing. di rip., id. 2; Valentinis L. E., id. id., id. 2; Rubir I., ing. all. Mantova 2; Villa P., ing. avv., Udine 2; Sesta A., dis. avv., Udine 1; Neri A., ing. ass., Verona 1,50; Alessandrini A., ing. espro., Udine 4,30; Cora A., ing. capo sez., Udine 2,20; Orettini G., ing. di rip., id. 1,35; Sportelli G., appl., id. 85; Calavizza A., dis., id. 90; Mazzufori S., id., id. 50; Passero A., appl., id. 50; Albonetti F., sorv., id. 90; Gaio G., capo sez., id. 3; Steffenini F., capo rip., id. 1,50; Galli Salvatore appl., id. 1; Barinetti L. L., ing. capo sez., Brescia 3; Rosmini F., ing. capo rip., 2; Gibellini I., id., id. 2; Quarteio A., id., id. 2; Bonnichi G. B., cont., id. 1,50; Ferettini C., appl., id. 1; Damiani ing. B., capo rip., Pordenone 1; Bucchia ing. P., id., id. Conegliano 1; Maffoni ing. F., id. Treviso 2; Fuà Dott. cav. B., ing. P. di sez., Verona 3,50; Salvi G., capo sez., id. 2,50; Ballarini A., ges., id. 1,50; G. D. De-Sogni cont. id. 1,20; Martinelli G., appl., id. 1; Morosi B., capo staz., S. Salvatore 50; Bermani cav. C., ing. capo div., Milano, 4; Bonacossa E., ing. princ. di sez., id. 4; Sala G. M., c. sez., id. 3; Fienleni G., capo sez., id. 3; Gramignola ing. S., capo rip., id. 2; Leixel ing. A., id., id. 2; Bocchiola ing. P., id., id. 2, Sartori ing. F., capo sez., id. 2,50; ing. Craffonara A., capo rip., Gallarate 2; Rava G., id., Busto Arsizio, 2; Bianco L., appl., Milano, 1; Panizza G., ing. c. sez., id. 2; Carini A., ing. c. rip., Pavia, 1,50; Malusardi C., id., id. 1,50; Fontana M., capo sez., Cremona, 2; Vio A., capo rip., id. 1; Pannoncini T., appl., id. 1; Baldocchi D., id., id. 1; Gionda G., c. sez., Valenza, 2; Palbiari G., id., Novara 2; Bonacossa R., c. rip., id. 1; Martilli ing. M., id., id. 1; Boggio G., geom., id. 1; Sterone A., appl., id. 1; Ranzoli G., ing. c. sez., Casale 1;

Viarana A., capo sez., Chivasso 2; Bacolla G., capo rip., Vercelli 2; Bariggi Gaetano, id., Biella 2; Natalini L., id., Chivasso 1; Ponzone comm. L., c. traff., Milano 5; Confalonieri cav. G., isp. princ., id. 3; Roncaldier cav. E., isp., id. 2; Donadio cav. G. B., id., id. 3; Rusca cav. F., id., id. 3; Querini N., id.. id. 3; Craveri cav. F., id., id. 2; Carati cav. Lorenzo, id., id. 2; Belinzaghi A., c. uff., id. 2; Galateo avv. A., leg., id. 2; Rami P., s. c. uff., 2; Bizzozero D. G., id., id. 2; Porta G., id., id. 2; Zanoni E., ag. pr., id. 2; Brambilla P., cont., id. 1, Rossini A., id., id. 1; Baila S.. appl., id. 1; Schenini P., id., id. 1; Morini M., id., id. 1; Petrolini E., id., id. 1; Gentile A., id., id. 1; Bianconi A., imp. avv., id. 1; Osma D. Carlo, app. spec., id. 1; Prato C., c. staz., Milano 2,50; Della Valentina E., s. c. staz., id. 1; De-Salamanca A., delegato, id. 1; Aschieri G., s. c. s., id. 1; Brambilla A., imp., id. 1; Giussani G., id., id. 1; Carrera G. B., id., id. 1; Seib F., id., id. cent. 50; Memfoglio P., id., id. 50; Rainoni A., id., id. 50; Borgnis E., id., id. 50; Bergonzoli F., id., id. 50; Besozzi R., id., id. 1; Bianchi L., id., id. 50; Gerosa G., id., id. 1; Gignous Cesare, id., id. 50; Reggio F., id., id. 50; Castelli F., id., id. 50; Tommasini G., id., id. 50; Barella F., id., id. 50; Rizzini A., capo staz., Milano P. G. 1; Pirasso A., gest., id. 1: Sammaruga A., s. c. staz., id. 1; Pittau R., imp., id. 1; Ravello L., capo staz., Milano P. T. 5; Monti R., s. c. staz., id 1; Siepi A., gest., id. 1; Pannomini G., imp., id. 1; Tornaghi P., c. staz., Abbiategrasso cent. 50; Merlini F., id., Arcore 1; Guerra D., c. staz., Asigliano 1; Bianchi P., g. ecc., id. 25; Dallera P., ass., id. 50; Borra A., capo staz., Bagnolo 1; Taccani A., c. staz., Balzola 1; Maffeo P., g. ecc., id. 50; De Michelis L., man., id. 25; Spera G., capo staz., Belgioioso 1; Enria G., id., Biella 2; Scala V., capo cond., id. 50; Lanfranco D., imp., id. 50; Michieli M., c. staz., B. Lavezzaro 2; Tarchetti L., ass., id. 50; Ferraris P., g. ecc., id. 25; Cerri S., man. ff. g. e., id. 25; Tardani G., man. avv., id. 25; Cortese G., capo staz., Borgomanero 1; Manfrin G., imp., id. 2; Mapelli C., id., id. 1; Castellazzi P., capo staz., B. S. Martino 1; Ferrari B. A., ass., id. 50; Railé A., g. ecc., id. 30; Zambeccari G., c. staz., B. Ticino 1; Carossino S., id., B. Vercelli 1; Schinetti L., ass., id. 75; Ponzano G., g. ecc., id. 50; Vigone C., man., id. 50; Colli G., g. ecc., id. 10; Pagani L., man., id. 50; Alfieri G., g. ecc., id. 50; Doria C., capo staz., Brandizzo 1; Berra L., g. ecc., id. 25; Turco R., id., id. 25; Guicciardi L., capo staz., Bressana, 1; Croff E., id., Calcababbio 2; Ferrari da Grado A., id., Calolzio 1; Pilia G., id., Caltignaga 1; Bernasconi P., ld., Camnago 1; Zanetti G., id., Candia 50; Pinaroli P., capo staz., Cantù 1; Gibelli G. B., ass.. id. 50; Bianchi A., man., id. 50; Basaglio G., g. ecc., id. 25; Lumini A., c. staz., Carimate 50; Paolucci C., ass., id. 50; Lietti A., g. ecc., 50; Radice G., id., id. 50; Galliani G., man., id. 50; O. G., capo staz,, Casale 1,50; Sibona G., gest., id. 50, Mazzacurati B., capo staz., Casalpusterlengo 1; Carena G., impiegato, id. 50; Rigo G.. id., Milano 1; Piccolini P., ass., Casalpusterlengo 59; Portalupi E., capo staz., Giarole 1; Lolla G., ass., id. 60; Bevio E., g. ecc., id. 50; Lingua G., id., id. 25; Guaschi B., capo staz., Gozzano 1; Arimondi F., id., Ivrea 2; Gola F., gest., id. 1,50; Fruttero G., imp., id. 1; De-Carli E., id., id. 1; Zorutti G., imp. provv., id. 50; Gonella M., imp., id. 1; Ternengo G., id., id. 1; Pettinelli G., capo staz., Lecco 1; Fumagalli O., gest., id. 50; Poletti O., imp., id. 50; Grossi G., id., id. 25; Bonardi C., g. m., id. 25; Giudici G., gestore, id. 50; Pettinelli L., imp., id. 50; Giovanelli V., capo staz., Legnano 1; Sacchi A., id., Librerra 1; Savoia A.. g. ecc., id. 50; Pennati Riccardo, id., id. 50; Ferreri F., capo staz., Livorno V. 3; Brichetti A., ass., id. 50; Sartoris F., capo sq., id. 50; Pozzi P., capo staz., Locate 1,50; Bernini A., imp., id. 50; Sverate G., g. ecc., 50; Rota P., id., id. 50; Lovati E., man., id. 50; Lovati L., id., id. 50; Bossi V., g. ecc., id. 50; Bignami C., capo staz., Lodi 2; Squarsi V., id., id. 1; Palazzoli L., imp. avv., id. 1; Bondini G., gestore, id. 1; Gobbi O., imp., 1; Del Duca A., ass., id. 50; Baratti G , capo staz., Lomello 1; Soave L., ass., id. 50; Capella C., g. ecc., id. 50; Zucchi G., mav., id. 50; Galli V., id., id. 50; Trivera G., g. ecc., id. 50; Orlandi C., capo staz., Manerbio 2; Mangini L., ass., id. 50; Novari D., g. ecc., id. 50; Galli F., id., id. 50; Martinelli P., man., id. 50.

Totale	L.	352.55
Elenchi precedenti	»	791.45
Totale	L.	1.144.00

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall'8 al 14 gennaio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	404,708.26	279.88
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	385,436.45	266.55
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 19,271.81	+ 13.33
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	782,081.14	540 86
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	744,839.20	515 10
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 37,241.94	+ 25.76
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,266.—	153,416.25	121.18
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	146,110.71	126.83
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+114—	+ 7,305.54	— 5.65
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,266.—	285,801.20	225.75
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,152.—	272,191.61	236.28
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+114—	+ 13.609.59	— 10.53

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,341,19	11,173,41	7,719,26
Piccola Velocità	6,696,18	248,28	3,265.64
Totali . . .	32,037,37	11,421,69	10,984.90

Strade Ferrate Romane

48ª Settimana — *Dal 25 novembre al 1° dicembre* 1880

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	627,599.09	19,520.79
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	474,210.36	14,709.53
Differenza (in più . . .	—	153,388.73	4,811.26
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1 dicembre 1880.	1,681	27,932,112.56	18,099.97
Periodo corr. 1879	1,674	25,798,338.73	16,741.32
Aumento	7	2,133,773.83	1,358.65
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	11,098.69	54,950.32	6,318.45	72,367.46
Bagagli e cani . .	126.38	871.81	197.42	1,195.61
Merci a grande vel.	1,150.60	6,631.26	530.37	8,312.23
Merci a piccola vel.	8,631 28	34,960.11	3,120.01	46,711.40
Introiti diversi . . .	451.67	701.68	277.25	1,430·80
Totale . . .	21,458.62	98,115.18	10,443.50	130,017.30

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte effettuatasi nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 24 gennaio 1881.

7.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 24 Azioni estratte.

249 277 413 423 513 605 677 766 802 839 918
1012 1103 1236 1540 1665 1692 1842 1859 2198 2630 2790 2906 2922

15.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 82 Obbligazioni estratte.

541 578 619 655 753 789 1077 1242 1260 1514 1667 1982 2353
2791 3126 3513 3687 3951 3962 3966 3986 4042 4191 4210 4522 4666
4731 4993 5194 5272 5732 6232 7203 7921 8304 8484 8509 8729 9158
9201 9220 9484 9735 9964 10227 11002 12292 12294 13011 13147 13521 13642
13666 14047 14084 14238 14293 15027 15211 15489 16605 17045 17200 17715 17899
18358 18571 18689 18747 18913 19181 19559 19725 20429 20659 20750 21136 22282
23200 23376 23532 23727

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte sarà fatto in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1881, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1881.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1881).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347 } da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie
Id. 30 gennaio 1878 » 654 } dell'Alta Italia
Id. 27 gennaio 1880 » 507 — 697 - 1431.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1879 N. 3969 13367.
» 27 id. 1880 » 341 1232 1815 3464 4986 6651 6883 9993 10724 12293 12438 13221 18995 19077.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1881 saranno assoggettate alla ritenzione di L. 0.07 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 25 gennaio 1881.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

453,292

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 9 Febbraio 1881. N.° 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(novembre 1880).

In relazione ai prodotti ferroviarii pel mese di ottobre 1880, riferiti nel nostro numero del 5 gennaio p. p., facciamo oggi luogo ai prodotti del mese di novembre, testè comunicatici dalla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, col confronto di quelli dell'anno 1879.

Il prodotto generale del novembre 1880 ascese a lire 15,316,542 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,320,465
Bagagli	»	266,041
Merci a grande velocità	»	1,489,865
Id. a piccola velocità	»	7,191,244
Prodotti diversi	»	48,927
Totale	L.	15,316,542

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	8,583,197	L.	8,008,362
» di diverse Società esercìte dallo Stato .	»	1,473,450	»	1,381,153
» Romane	»	2,398,060	»	2,247,975
» Meridionali . . .	»	2,453,310	»	1,964,437
» Venete	»	99,221	»	100,402
» Sarde	»	122,789	»	93,414
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	40,513	»	35,383
» Torino-Rivoli . .	»	13,144	»	12,797
» Settimo-Rivarolo .	»	12,962	»	10,865
» Milano-Saronno-Erba	»	54,391	»	33,529
» Conegliano-Vittorio	»	13,308	»	7,318
» Sicula Occidentale	»	52,197	»	—
Totale	L.	15,316,542	L.	13,895,635

Si ebbe dunque nel 9.bre 1880 un aumento di L. 1,420,907 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 574,835; le Meridionali con L. 488,873; le Romane con L. 150,085; e le Ferrovie diverse esercìto dallo Stato con L. 92,297. Nell'ottobre 1880 l'aumento principale si ebbe invece sulle Meridionali con L. 607,759 in confronto del 1879.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto novembre 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	91,280,672	L.	85,997,020
» di diverse Società esercìte dallo Stato .	»	15,858,873	»	14,874,491
» Romane	»	27,479,005	»	25,661,269
» Meridionali . . .	»	22,250,901	»	20,510,316
» Venete	»	1,024,362	»	938,851
» Sarde	»	1,126,920	»	997,821
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	448,678	»	430,097
» Torino-Rivoli . .	»	148,238	»	148,267
» Settimo-Rivarolo .	»	136,012	»	129,750
» Milano-Saronno-Erba	»	649,567	»	193,932
» Conegliano-Vittorio	»	97,400	»	65,003
» Sicula Occidentale .	»	265,141	»	—
Totale	L.	160,765,769	L.	149,946,817

Si ebbe dunque, nel suindicato periodo del 1880, un aumento di L. 10,818,952 in confronto del 1879. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 29. I principali aumenti si ebbero: sulle Ferrovie dello Stato con L. 5,283,652; sulle Romane con L. 1,817,736; sulle Meridionali con L. 1,740,585; e sulle Ferrovie diverse esercìte dallo Stato con L. 984,382; mentre nel mese precedente l'aumento principale si ebbe pure sulle Ferrovie dello Stato, ma con L. 4,489,733. —

La lunghezza assoluta delle linee al 30 novembre 1880 era

di chil. 8710, essendosi in quest'ultimo mese aggiunti ai chil. 8682, ch'erano a tutto ottobre, altri chilom. 28 pel tronco Canicattì-Bivio Caldare, della rete Sicula, apertosi il 3 novembre; per cui, in complesso, dal 1° gennaio furono aggiunti chil 292 agli 8409, ch'erano allo stesso periodo del 1879. La lunghezaa media in esercizio dal 1° gennaio al 30 novembre era di chil. 8474, mentre nel 1879 era di chil. 8288. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di novembre 1880, confrontato con quello del novembre 1879, fu il seguente:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 2,236	L. 2,123
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 1,575	» 1,477
» Romane	» 1,425	» 1,336
» Meridionali	» 1,691	» 1,354
» Venete	» 724	» 732
» Sarde	» 367	» 404
Ferrovia Torino-Lanzo	» 1,266	» 1,105
» Torino-Rivoli	» 1,095	» 1,066
» Settimo-Rivarolo . . .	» 563	» 472
» Milano-Saronno-Erba .	» 906	» 728
» Conegliano-Vittorio . .	» 1,209	» 665
» Sicula Occidentale . . .	» 431	» —
Media complessiva	L. 1,773	L. 1,668

Si ebbe dunque nel novembre 1880 un aumento di lire 105 nella media chilometrica in confronto del 1879, mentre nel mese precedente si aveva una diminuzione L. 113.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto novembre 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 24,046	L. 22,853
» di diverse Società esercite dallo Stato	» 16,961	» 15,908
» Romane	» 16,337	» 15,311
» Meridionali	» 15,345	» 14,145
» Venete.	» 7,477	» 6,852
» Sarde	» 4,053	» 4,319
Ferrovia Torino-Lanzo	» 14,021	» 13,440
» Torino-Rivoli	» 12,353	» 12,355
» Settimo-Rivarolo	» 5,913	» 5,641
» Milano-Saronno-Erba . .	» 10,826	» 8,815
» Conegliano-Vittorio . . .	» 8,854	» 9,286
» Sicula Occidentale . . .	» 4,571	» —
Media complessiva	L. 18,971	L. 18,092

Si ebbe dunque nella media chilometrica generale un aumento di L. 879 in confronto del 1879, mentre era di sole L. 724 nel periodo a tutto ottobre. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del novembre 1880 ascese a L. 10,778, cioè con un aumento di L. 116 in confronto del novembre 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto novembre 1880 ascese a L. 148,640, cioè con un aumento di L. 1,072 in confronto dell'eguale periodo del 1879.

LA VENTILAZIONE DELLA GALLERIA DEL MONCENISIO

(*Continuazione e fine* — *V. N.* 5).

3. *Mezzi indiretti di sussidiare la ventilazione.* — Fra i diversi mezzi che valgono, se non a produrre totalmente la necessaria ventilazione, almeno a coadiuvarla, meritano qui una menzione quelli che si potrebbero chiamare *indiretti*, e che consistono: o nel fare assorbire i prodotti della combustione nell'ambiente stesso, o nel diminuirne la produzione.

Locomotive fumivore. — Fu proposto d'immettere il fumo del camino della locomotiva nel *tender*, affine di sciogliere l'acido carbonico nell'acqua. Ma, se si osserva che sarebbe assurdo immettervelo sotto pressione, perchè cioè importerebbe un aumento della contropressione nei cilindri, e quindi un maggior consumo di combustibile ed una maggior produzione d'acido carbonico; che, per altra parte, alla pressione atmosferica ordinaria l'acqua scioglie soltanto un volume di questo gas eguale al proprio; si riconosce subito che il mezzo proposto non ha assolutamente alcuna efficacia.

Ciò è tanto vero, che in Inghilterra, nella ferrovia sotterranea di Londra, questo mezzo venne adottato, al dire degli stessi ingegneri, solamente per dare una soddisfazione al pubblico, ma non si trascurò di attuare un'apposita ventilazione.

Assorbimento dell'acido carbonico per via chimica. — Più efficace sarebbe, senza dubbio, il fissare chimicamente l'acido carbonico sopra sostanze adatte, quali p. es. la calce spenta, gli alcali, ecc. Ma anche questi mezzi, o non hanno un'azione abbastanza pronta, ovvero sono troppo costosi e quindi poco pratici.

4. *Ventilazione meccanica.* — Qualunque sia per essere l'efficacia dei sovraccennati mezzi di attenuare le cause infettanti l'aria, che la sola esperienza potrà dimostrare, non è men certo che è necessario ricorrere a potenti mezzi meccanici per ottenere la richiesta rinnovazione d'aria nella Galleria.

Esaminiamo pertanto di qual effetto sieno capaci gli apparecchi, che già si trovano impiantati ai due imbocchi della Galleria, e che servirono alla sua ventilazione durante l'esecuzione dei lavori; se essi sieno o no sufficienti al bisogno; se occorra conservarli, oppure surrogarli con altri, ed in questo caso, con quali.

Ventilatori attuali di Bardonnèche e Modane. — A Modane ed a Bardonnèche sono impiantati due ventilatori aspiranti: il primo a campana, mosso da una macchina a colonna d'acqua; il secondo a forza centrifuga, mosso da una turbine tangenziale. Essi possono estrarre dalla Galleria 25 m. c. per 1″ ciascuno. Si potrebbe dunque, senza difficoltà di rilievo, invertire il modo d'azione di quello di Modane, cioè renderlo premente; e quindi, chiusi i due imbocchi con apposite porte, far agire i due ventilatori simultaneamente.

Ma l'effetto complessivo non sarà certamente eguale alla somma dei due effetti che i due ventilatori produrrebbero separatamente, perchè le loro dimensioni sono

appropriate ad estrarre un certo volume d'aria sotto una certa pressione, ma senza dubbio non lo sono più ad estrarre un volume doppio, sotto una pressione più piccola. Per conseguenza, invece di estrarre 50 m. c. al 1″, non se ne estrarrebbero forse più di 30 o 35; mentre invece se ne richiedono 82, cioè più del doppio.

La loro simultanea azione non potrà quindi essere sufficiente, quando il traffico avrà preso quel massimo sviluppo che l'importanza di quella linea non tarderà a determinare.

Aspirazione dell'aria per il condotto di scolo delle acque. — Uno dei mezzi di utilizzazione di questi due ventilatori, che pur si presenta possibile, sarebbe di applicarli entrambi separatamente ad aspirar l'aria della Galleria per il condotto inferiore destinato allo scolo delle acque, le quali sono in proporzione insensibile.

Per attuare questa idea, occorre semplicemente stabilire un diaframma nel mezzo del condotto stesso; ma, per poco che ci fermiamo ad analizzare questo mezzo, troviamo che esso sarebbe di minima efficacia. Infatti, il canale, di cui si vuole approfittare, ha la sezione quadrata di 1 m. di lato; quindi applicando le formule di aerodinamica, si trova il che battente consumato in attrito lungo le sue pareti è uguale a $20 \times \frac{v^2}{2g}$ per ogni chilometro di lunghezza, ossia vale 20 volte quello corrispondente alla velocità dell'aria nel canale stesso.

A cagione di questa grande resistenza, il nostro canale, quantunque messo in comunicazione coll' interno della Galleria per diverse aperture distribuite sulla sua lunghezza, non potrebbe tuttavia aspirare altra aria che quella vicina all'estremità; e quindi sul mezzo della Galleria stagnerebbe, e vi si accumulerebbero indefinitamente i gas nocivi.

Per ovviare a questo inconveniente, bisognerebbe chiudere tutti gli spiragli del canale, e solo conservare due o tre larghe aperture sul mezzo del tunnel. Ma allora avremo a consumare in attrito lungo la condotta un battente eguale a

$$6{,}25 \times 20 \times \frac{v^2}{2g} = 125 \times \frac{v^2}{2g};$$

e siccome con un ventilatore aspirante a forza centrifuga non si può ottenere una pressione superiore ai 15 o 16 cent. d'acqua, che equivalgono a 115-123 m. d'aria, così nel canale si potrebbe conseguire una corrente di $4^{m},40$ per 1″, la quale ci darebbe appena $4^{m.\ c.},400$ d'aria per 1″: quantità insignificante, mentre per contro la forza da impiegarsi per ottenerla sarebbe all'incirca di 25 cavalli-vapore.

Ben è vero che il ventilatore a campana, che si trova a Modane, è capace di produrre una pressione maggiore; tuttavia siamo ancora ben lungi dal raggiungere il grado che si richiederebbe.

Infatti, supponiamo pure che esso lavori colla pressione d'un terzo di atmosfera, ossia di m. 2650 d'aria (pressione che certamente è ancora superiore a quella che si può conseguire in pratica), la velocità della corrente nel canale verrà ad essere di $20^{m},30$ per 1″; e quindi il volume d'aria estratto sarebbe pure di m. c. 20,300 per 1″, e la forza necessaria per conseguirli sarebbe per certo superiore ai 1,000 cavalli-vapore.

Questo risultato fa vedere come sia impossibile approfittare del canale anzidetto, sia per aspirare l'aria viziata della Galleria, sia per soffiarvene della nuova.

Aria compressa. — Rimane l'aria compressa fornita dai compressori; ma essa è in così tenue quantità (appena 1 m. c. per 1″ alla pressione ordinaria), che non vale la spesa di tenerne conto.

Solo sarebbe il caso di conservarne la condotta in Galleria, munendola di parecchie chiavette *(robinets)* di presa sulla sua lunghezza, affine di servirsene in caso d'accidenti, causati da una locale accumulazione di gas nocivi.

Ventilatore aspirante unico da applicarsi alla bocca di Bardonnèche. — Non rimane dunque, a mio avviso, altro partito conveniente di ventilazione meccanica, che quello d'impiantare un unico apparecchio ad uno degli imbocchi della Galleria, e precisamente un ventilatore aspirante a forza centrifuga a Bardonnèche.

Riservando ad uno studio particolareggiato del progetto la scelta del tipo di ventilatore più adatto, e lo stabilire esattamente le singole dimensioni da darsi a quest'apparecchio, l'inclinazione delle ali, ecc., si possono fin d'ora ritenere come dati di *massima:* che un ventilatore del diametro esterno di m. 9.00, con una larghezza di petto da m. 1 30 ad 1.50, e con una velocità di rotazione di 75 ad 80 giri per 1′, sarebbe capace di estrarre dalla Galleria gli 82 m. c. d'aria per 1″ richiesti; e che la forza necessaria per farlo agire sarebbe all'incirca di 110 a 120 cavalli misurati sull'albero del ventilatore, a cui viene a corrispondere una forza di 150 a 160 cavalli circa del corso d'acqua che animerà la turbina od altra macchina motrice.

Questo ventilatore dovrebbe collocarsi sopra la bocca della Galleria di raccordamento; la qual bocca quindi dovrebbe chiudersi con una porta, che lo stesso convoglio, mercè apposito ordigno, potrebbe aprire e chiudere al suo passaggio.

Se però si avesse la forza necessaria disponibile alla bocca della Galleria rettilinea, sarebbe più conveniente impiantarlo quivi; chè anzi sarebbe forse preferibile disporlo verticalmente, anzichè orizzontalmente, perchè così la macchina avrebbe maggiore stabilità, e si richiederebbe molto minore spesa d' impianto, evitandosi tutta la condotta di raccordo per l'aspirazione dell'aria.

Potrà questo ventilatore giovarsi del tirante naturale prodotto dalla differenza di temperatura fra l'aria interna della Galleria e l'esterna?

Io credo di sì. Difatti, l'aria interna non cessa per esso di essere in comunicazione coll'aria esterna, ma incontra solo allo sbocco una resistenza maggiore; e per conseguenza, l'accennata differenza di temperatura deve ancora produrre il suo necessario effetto. Ed essa lo produrrà realmente, diminuendo la pressione con cui il ventilatore deve agire; cosicchè questo, per estrarre lo stesso volume d'aria di 82 metri cubi per 1″, e girando colla medesima velocità, richiederà una forza minore.

Ma per noi la questione della forza motrice non ha grande importanza; poichè abbiamo a Bardonnèche una potenza d'acqua superiore al bisogno, e non sarebbe questione che di trasmetterla al punto in cui si deve impiegare, o mediante l'aria compressa, o mediante funi metalliche.

È cosa importante il provvedere a che la ventilazione non abbia a soffrire interruzioni, quando si debbano riparare gli apparecchi e le macchine. Fortunatamente, nel caso nostro si presentano più circostanze, che ci permettono di fare queste riparazioni senza gravi inconvenienti pel servizio.

Infatti, prima di tutto, i ventilatori a forza centrifuga sono macchine poco soggette a guasti, e che possono funzionare più mesi senza interruzione. Inoltre abbiamo per noi tutta la stagione invernale, che nei paesi alpini dura una buona metà dell'anno, in cui la ventilazione naturale essendo sufficiente, ci permetterà di portare tutte le nostre cure alle macchine e di prepararle per modo che possano lavorare per tutta l'estate continuamente. Ed anche nell'estate abbiamo delle notti, in cui la Galleria si troverà ventilata per corrente naturale d'aria, se non sufficientemente, però sempre in grado da permetterci di far sostare per poco il ventilatore, se qualche guasto richiedesse di essere riparato senza indugio.

Conclusione. — Cosicchè, concludendo, tanto dal lato dell'efficacia, quanto da quello della costanza e regolarità di funzionamento, dell'economia d'impianto e di manutenzione, il mezzo che, a mio avviso, si presenta più adatto per assicurare la necessaria ventilazione della Galleria del Moncenisio si è l'applicazione sull'imbocco Sud della medesima di un grande ventilatore aspirante a forza centrifuga, colla chiusura dello stesso imbocco mediante una porta facilmente manovrabile al passaggio dei treni.

. . . .

Torino, 14 luglio 1871.

L'Ingegnere Capo
Ufficio degli Studii
C. Frescot.

Qui finisce il quasi testuale estratto del rapporto da me presentato il 15 luglio 1871. Ho tralasciato ogni altra considerazione da me esposta, e che non avrebbe interesse per chi esamina la cosa dal lato puramente tecnico.

C. F.

Nostre Corrispondenze

LA FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* — Torino.

Biskra, 24 gennaio.

Sono lieto di poterle trasmettere alcune notizie sulla spedizione del colonnello Flatters, se non importanti, almeno sufficienti a provarle che non trascuro di tenerla al corrente dell'esito di questa esplorazione africana, differente da tutte le altre spedizioni, in quanto che trattasi, non già di estendere semplicemente le cognizioni geografiche, ma bensì di studiare il tracciato di una ferrovia, a cui si anela di poter dar principio (*).

(*) V. la precedente corrispondenza pubblicata nel nostro N. 1 a. c. (La Redazione).

Il corriere di Uargla ha recato, giorni sono, ad El-Aguath, delle informazioni intorno alla Missione Flatters.

Partita da Uargla il 4 dicembre u. s., la Missione, rimontando l'Oued-Mia (o fiume Mia, che scorre sotterraneo e non sopra il suolo, ciò che rende possibili i frequenti pozzi artesiani), era giunta il 18 detto mese ad un punto chiamato Hasi Inifel, che è conosciuto anche sotto il nome di Hasi Sidi Abd-el-hakem, marabuto dei Zona, il quale vi possiede una Kuba, ossia cappella.

Hasi Inifel costituisce uno dei punti estremi del Sud Algerino, limite più nominale che effettivo, poichè da nulla è marcato e da nessuno sorvegliato. Gli Uled-Ba-Hamou d'Insalah vi hanno essi pure dei diritti di pascolo, ma sembrano poco disposti a volerli rivendicare.

Non si ebbero pioggie da due anni in tutta la regione percorsa dalla Missione; per il che da Hassi Djemel ad Hasi Inifel, vale a dire sopra un'estensione di 215 chilometri, la Missione non ha in alcun punto dell'acqua.

Il pozzo d'Inifel è scavato nella sabbia del fiume, ed ha all'incirca sei metri di profondità; l'acqua è di buona qualità, ma poco abbondante. Questo punto trovasi a 29,59 di latitudine S. S. E. di Goleah.

Il letto dell'Oued Mia, assai mal determinato al Nord di Hassi Djemel, è da questo punto marcatissimo, e il suo thalweg è facilmente riconoscibile. Esso non si trova punto fra l'Areg (catena di monti sabbiosi), come lo vorrebbero le carte geografiche, e fra le altre quella di Duveyrier; nondimeno il suo letto è seminato di *Zemoul* (grandi dune), di Siouf (lame di spada, dune allungate), e di Nebka (piccole dune).

Per farvi passare una ferrovia, bisognerebbe, secondo il parere dei membri della Missione incaricati della parte tecnica, girare assai lontano sull'Oamada (altipiano roccioso) di destra o di sinistra, ove sarà possibile di trovar dei passaggi interamente liberi da sabbie, e ciò fino ad Insalah.

La Spedizione deve aver lasciato Hasi Inifel il 19 dicembre, dirigendosi sopra Hassi Messeguem, ma facendo un gomito al S. O. sulla linea di Goleah-Insalah, ove si incontrano dei numerosi pozzi ricchi di acqua e degli eccellenti pascoli: vantaggio che non presenta la via diretta da Goleah ad Hassi Messeguem, ove il colonnello Flatters contava giungere dal 30 al 31 dicembre, passando per Aïn-Saki, che deve trovarsi a circa 150 chilometri da Insalah.

Questa direzione data all'esplorazione sarà assai utile, perchè essa determinerà la topografia del bacino superiore dell'Oued-Mia, sulla quale finora non si hanno che dati quasi contradditorii dalle varie informazioni fornite da Duveyrier, Gehrad, Rohlfh e Soleillet.

Il personale della Missione trovavasi in perfetta salute alla data del 18 dicembre; nessuna difficoltà politica sembrava porre ostacolo ai lavori di esplorazione, che, come si spera, potranno essere spinti in tre mesi fino al Sudan, a meno che non sorgano circostanze imprevedute.

Alle notizie sulla Missione Flatters aggiungerò questa: che da due giorni è giunta a Biskra una brigata d'ingegneri e geometri, appartenenti alla Società delle ferrovie Algerine, per intraprendere gli studii del tracciato della ferrovia da Biskra a Batna, che dovrà essere compiuta entro due anni o due anni e mezzo.

Aggradisca i miei più distinti saluti.

L. Paladini.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

È imminente la presentazione alla Camera dei deputati, da parte dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, di una Convenzione in corso di stipulazione fra l'Amministrazione dello Stato e la Compagnia reale delle Ferrovie Sarde, per la concessione a quest'ultima di una linea da Terranova al Golfo degli Aranci.

A questo proposito sappiamo che il progetto di nuova Convenzione è modellato sulla Convenzione precedente del maggio 1877, stata approvata con la legge del 20 giugno dello stesso anno.

><

Nei giorni 4 e 5 corr., per parte di una Commissione composta dei delegati del Genio civile della Provincia di Torino, dei Capi del traffico, trazione e manutenzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, fu fatta una visita a Carmagnola e Bra per stabilire le modificazioni da introdurre in quelle Stazioni in seguito alla costruzione del tronco Bra-Carmagnola. La Commissione si è posta d'accordo circa i lavori d'ampliamento, ecc.

Dobbiamo però osservare che, siccome il tronco Bra-Carmagnola servirà di abbreviamento della linea principale Torino-Savona, così vi si dovrebbero eseguire i lavori indispensabili per un grande traffico, quale potrà offrire il movimento necessariamente derivante dal porto di Savona: lavori che non sono contemplati pel tronco Bra-Carmagnola, classificato tra le ferrovie secondarie.

><

Venerdì prossimo avrà luogo a Novi un convegno fra i rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il Municipio di quella città, allo scopo di studiare una modificazione radicale di quella Stazione, chiesta dal Municipio medesimo.

><

Il giorno 29 dello scorso gennaio si riunirono a Milano i delegati delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Ilalia, delle Romane e delle Meridionali per discutere le basi della nuova tariffa per trasporti di derrate alimentari a grande velocità.

Da informaztoni attinte a fonte autorevole, sappiamo che i delegati delle varie Amministrazioni furono di accordo fra loro su molti punti; però l'accordo non ha potuto essere completo su qualche punto importantissimo, in quantochè i delegati delle Meridionali non hanno potuto aderire a nuove riduzioni proposte dai rappresentanti dell'Alta Italia e delle Romane sui prezzi di trasporto già stabiliti nelle precedenti conferenze tenutesi nel settembre a Firenze. L'opposizione dei delegati delle Meridionali alle nuove riduzioni proviene, dacchè è loro avviso che, applicandosi le riduzioni stesse, il ricavato della tariffa non compenserebbe in taluni casi le spese vive di trasporto.

><

Il 4 del corr. mese ebbero principio al Ministero dei lavori pubblici le conferenze fra i rappresentanti delle Amministrazioni delle ferrovie Romane e Meridionali, del Ministero e delle Poste, al fine di concretare le modificazioni definitive da introdursi nell'orario dei treni delle linee Roma-Napoli, Napoli-Potenza-Metaponto-Reggio e Messina-Caltanissetta-Palermo, nonchè delle altre linee che a quelle convergono.

Scopo delle dette modificazioni è quello di istituire due treni celeri, uno di andata e l'altro di ritorno, fra Roma e la Sicilia per Potenza, cercando di ottenere un risparmio di tempo nella durata di questo viaggio, proporzionato alla sensibile diminuzione di distanza ottenutasi coll'apertura all'esercizio della linea di Potenza.

><

Coll'intervento di S. E. il Ministro dei lavori pubblici e del Direttore generale delle Strade ferrate comm. Valsecchi, l'altro ieri ebbero principio le conferenze tra i rappresentanti delle principali Amministrazioni ferroviarie, delle Società di navigazione Florio e Rubattino, e delle R. Poste, al fine di determinare le norme da seguirsi nell'esecuzione del trasporto per la posta dei piccoli colli di messaggerie non eccedenti il peso di 3 chilogrammi.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha disposto che l'ingegnere-capo del Genio civile cav. Paolo Cornaglia, attualmente addetto al servizio generale della provincia di Porto Maurizio, sia destinato, a partire dal 1° marzo p. v., alla direzione degli studii e dei lavori di costruzione della linea ferroviaria da Reggio di Calabria a Castrocucco.

L'attuale direttore tecnico di questa linea, cav. Gioachino Losi, venne destinato ingegnere-capo a Sondrio.

><

Sappiamo che la Società delle Meridionali, avendo di recente appaltati tutti i lotti in cui furono divisi il secondo ed il terzo tronco della linea Benevento-Campobasso, ha dato energiche disposizioni per l'immediato intraprendimento dei lavori relativi.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare una variante al progetto del primo tronco della linea Aquila-Rieti, compresa fra i chilometri 130 + 130.15 e 135 + 325.39, ed ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici il risultato di quegli studii, chiedendone l'approvazione.

Le piene del torrente Rajo ed il suo mutamento di corso prodotto dalle medesime, dopochè era già stato presentato ed approvato il progetto definitivo del primo tronco della linea suddetta, hanno indotto la Società a studiare la variante in parola, al fine di evitare gli attraversamenti del torrente colla ferrovia. Inoltre una variante era resa necessaria dal bisogno di alzare il livello della ferrovia all'attraversamento della strada nazionale, dopo la Stazione di Sassa, pel fatto che le acque dello Scoppito nelle sue ultime piene avevano raggiunto il piano della strada. Il che ha portato come conseguenza il bisogno di modificare la primitiva posizione della Stazione di Sassa.

La variante proposta abbraccia una lunghezza di m. 5,195.24, divisa in m. 3,075.55 di allineamenti rettilinei, ed in m. 2,119.69 di tratti in curva, il cui raggio minimo è limitato a 300 metri. Le orizzontali hanno una lunghezza di m. 1,400.47, e le pendenze quella di m. 3,794.77. La pendenza massima è del 15 per mille,

Le opere d'arte sono 10, così distinte:

Ponticelli di			M.	1,00			N.	3
»	.	.	»	1,50	.	.	»	2
»	.	.	»	2,00	.	.	»	4
»	.	.	»	5,00	.	.	»	1

Le case cantoniere previste sono cinque, delle quali tre doppie a 4 camere, e due semplici a due camere. I passaggi a livello progettati sono 6, di cui 5 per strade comunali e mulattiere ed uno per strada nazionale.

Il tracciato della linea si mantiene sempre a sponda sinistra del torrente Rajo, e riesce alquanto più lungo di quanto erasi previsto nel progetto approvato. Però la spesa di costruzione è ristretta entro i limiti del primo progetto.

><

La sera del 20 gennaio p. p. venne finalmente inaugurata l'illuminazione a gaz nella Stazione di Verona P. V. Il gaz viene fabbricato in apposito gazogeno; costruito nel recinto della Stazione a cura e spese dell'Amministrazione ferroviaria. Quel gazogeno è destinato alla fabbricazione del gaz corrente prodotto dalla distillazione del Newpelton, ed è capace di alimentare 300 becchi.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero, fra altre, prese ultimamente le seguenti deliberazioni, relative a gare state indette per la fornitura di carbone:

Aggiudicò la fornitura di tonn. 8000 di carbone grosso inglese, da consegnarsi a Savona, alla ditta Morisetti di Genova;

Aggiudicò altra fornitura di 30[m tonn. di carbone grosso inglese, da consegnarsi a Venezia, alla ditta Cory Brotters e C. di Cardiff.

><

Lo stesso Consiglio ha approvata la Convenzione stipulatasi colla ditta Cook di Londra per l'impianto di un'Agenzia succursale per le ferrovie dell'Alta Italia nelle Indie.

><

Nei giorni 31 dello scorso mese e 1.o del corrente fu discussa innanzi alla Corte d'appello di Genova la importante causa fra il Ministero dei lavori pubblici e la Impresa I. Guastalla e Comp., costruttrice delle linee ferroviarie Savona-Bra e Cairo-Acqui. Hanno preso parte alla discussione gli onorevoli avvocati Orsini per la Impresa, e Boccardo e Bonsignore, regio avvocato erariale, per l'Amministrazione dei lavori pubblici.

Gli avvocati della Impresa avendo rinunziato a replicare ai rappresentanti del Governo, la discussione fu chiusa. Ed ora stiamo in attesa della sentenza, che riteniamo non si farà molto aspettare.

><

Diamo, come di consueto, il risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni di ferrovie, autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

1° *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Adria-Loreo della linea Adria-Chioggia — Deliberato provvisoriamente al sig. Osti Belluno, con l'ulteriore ribasso del 5 0[0 sulla somma di primo incanto, che da L. 245,507.76 fu ridotta a L. 233,232.37. L'asta definitiva resta fissata pel 21 del corrente mese.

2 *febbraio* — Primo incanto per l'appalto del tronco Laveno-Fornaci Caldè della linea Novara-Pino — Quest'appalto è andato deserto. Il nuovo esperimento d'asta è fissato pel 12 corrente mese (V. *Notizie ferrov.*)

2 *febbraio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Fornaci Caldè-Germignana della linea suddetta — Rimasto deliberatario provvisorio il sig. Minizzio Agostino, col ribasso del 25.69 0[0. La somma di appalto da L. 2,315,680 fu perciò ridotta a L. 1,720,781.81. — I fatali scadevano il giorno 7 del corrente mese.

2 *febbraio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Germignana-Galleria di Luino della linea medesima — Deliberato provvisoriamente al sig. Pellini Giorgio, col ribasso del 22.95 sulla somma di appalto, che da L. 2,625,980 fu perciò ridotta a L. 2,023,317.59. — La scadenza dei fatali era fissata pel 7 corrente.

2 *febbraio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Ravenna al Canale di Bevano della linea Ferrara-Ravenna-Rimini. — Rimasto provvisoriamente deliberato al sig. Triossi Luigi, col ribasso del 17.26 0[0 sulla somma di appalto, che da L. 284,328 fu perciò ridotta a L. 235,252.99. — La scadenza dei fatali era fissata pel 7 corrente.

3 *febbraio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dalla galleria di Luino a quella di Maccagno Inferiore, della linea Novara-Pino — Deliberato provvisoriamente al signor Bulgheroni Ambrogio, col ribasso del 25,79 0[0 sulla somma di appalto, la quale perciò fu ridotta da L. 1,382,220 a L. 1,025,745.46. — I fatali scadevano ieri.

5 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Sesto Calende-Oleggio della linea Novara-Pino — Deliberato provvisoriamente al signor Calcaterra Coduri, coll'ulteriore ribasso del 6,20 0[0 sulla somma di 1° incanto, che da L. 3,773,196 fu ridotta a lire 3,539,257.85 — L'asta definitiva è fissata pel 18 corrente.

5 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Sesto Calende-Cucchino della linea suddetta — Deliberato provvisoriamente al signor Giandana Giuseppe, coll'ulteriore ribasso del 5,21 0[0 sulla somma del primo incanto, che da L. 623,989.46 fu ridotta a L. 591,479.61 — L'asta definitiva è fissata pel giorno 18 corrente.

5 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Cucchino-Monvalle della linea medesima. — Non venne presentata alcuna offerta di ribasso. L'appalto rimase perciò definitivamente deliberato al deliberatario provvisorio del primo incanto signor Bonora Ferdinando per la somma di L. 658,709.63, ossia col ribasso del 25,07 0[0 su quella di appalto di L. 879,100.

5 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Monvalle-Laveno della linea suddetta — Deliberato provvisoriamente alla Società Veneta coll'ulteriore ribasso del 5 0[0 sulla somma del 1° incanto, che da L. 1,421,966.38 fu ridotta a lire 1,350,868.06 — L'asta definitiva è fissata pel 18 corrente.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 31 gennaio al 5 febbraio corrente in materia ferroviaria:

Furono approvati i progetti relativi;

All'impianto di una nuova Stazione merci nella località dell'Alberese, tra le Stazioni di Orbetello e di Grosseto della linea ferroviaria Roma-Pisa;

Alla costruzione di tre magazzini nella Stazione ferroviaria del porto di Genova;

Alla costruzione di due magazzini merci e di un fabbricato per Ufficii ed alloggio degli impiegati al servizio della grande e piccola velocità nella Stazione ferroviaria di Roma:

Alla costruzione di un ponte murario sul torrente Agogna, nel tronco Mortara-Robbio della ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia.

Nella sua adunanza del 3 febbraio corr., il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti deliberazioni:

1° Approvava l'avviso per annunziare il pagamento degli interessi e l'ammortamento dei titoli in scadenza al 1° marzo 1881.

2° Autorizzava i seguenti lavori:

(*a*) Formazione del piazzale esterno alla Stazione di Grosseto;

(*b*) Impianto del terzo binario alla Stazione di Ontanese;

(*c*) Costruzione di un magazzino presso il Deposito di Napoli;

(*d*) Ricostruzione dei solaj alla Stazione di Napoli.

3° Approvava l'apertura di un'asta per la fornitura di tonnellate 28,000 di carbone in pani; e quella per la fornitura di chil. 80,000 d'olio di oliva per il magazzino di Roma.

4° Autorizzava l'acquisto di alcuni generi occorrenti per l'esercizio, cioè macchine utensili, pesi a bilico, ghiaia, acqua ragia, abete di Moscovia e Thibet Bleu.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 19 dicembre 1880, controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Veduti i precedenti RR. Decreti, di cui l'ultimo in data 4 agosto 1880, coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 9,769,395 in aumento al Consolidato 5 per cento in cambio di n. 651,293 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 30 giugno 1880 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal 1° luglio a tutto il 10 dicembre 1880, presentate alla convenzione, alle condizioni volute dalle sovra indicate leggi, altre 4939 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 74,085, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare un'eguale quantità di rendita consolidata 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1881, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati:

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro altre n. 4939 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 1° luglio a tutto il 10 dicembre 1880 per la conversione in rendita consolidata 5 0[0, per la complessiva rendita di L. 74,085, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 0[0, la corrispondente annua rendita di L. 74,085, con decorrenza dal 1° gennaio 1881.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 107 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1880 sarà aumentato di L. 444,510 per i semestri al 1° luglio 1875 e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876-77-78-79-80 e 1° gennaio 1881, sulla rendita dovuta in cambio come sovra.

— Leggiamo nella *Nazione:*

Il presidente della Camera di commercio di Firenze ci prega di far noto che dal Commissariato tecnico per la sorveglianza dell'esercizio delle Ferrovie Romane fu annunziato che il sotto-commissario sig. cav. E. Livraghi si recherà tra qualche tempo presso la suddetta Camera per raccogliere tutte quelle notizie che possano riguardare gli effetti che il riordinamento delle tariffe dei trasporti sulle Ferrovie ricordate, posto in vigore col principio del corrente anno, può aver prodotto, e per conferire con tutti coloro che avessero proposte da fare in proposito.

Sono pertanto invitati tutti coloro che possano avervi interesse a far pervenire alla Segreteria della detta Camera le proprie osservazioni e proposte intorno all'argomento surriferito.

Ferrovia Novara-Pino. — I simultanei incanti tenutesi il 2 corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 ant. del 12 stesso mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Como, simultaneamente ad una seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende, in provincia di Como, compreso fra Laveno e le Fornaci di Caldè, della lunghezza di m. 4364.09 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di lire 3,501,600.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Como pel deposito interinale di L. 120,000, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 225,000, come sopra.

Ferrovia Novara-Varallo. — In seguito alla diminuzione di L. 11 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 197,387 19, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 7 gennaio p. p. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra le Stazioni di San Bernardino e di Fara, della lunghezza di m. 8,102.79 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali in ferro per l'armamento, le travate metalliche ed i fabbricati, ecc.), si procederà alle ore 10 ant. del 19 corr. presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, simultaneamente al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 175,674.60, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Novara pel deposito interinale di L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 20,000 come sopra.

Ferrovie venete. — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia*, del 3:

La Camera di commercio di Venezia, chiamata sino dallo

scorso novembre a dare il suo voto sulla preferenza da darsi per Venezia alle due linee Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona, oppure Mestre-S. Donà-Casarsa e Gemona, ha ieri approvato, con 12 voti contro 3, il seguente ordine del giorno:

« La Camera di commercio, dinanzi al fatto che il Consiglio provinciale demandò ad una speciale Commissione gli studii di progetti ferroviarii presentatigli, sospende le proprie deliberazioni intorno al quesito che le fu avanzato il 15 novembre dalla Commissione provinciale ferroviaria, riservandosi poi lo studio dei predetti nuovi progetti nell'interesse del commercio e del porto di Venezia.

« Delibera di riscontrare in questo senso la Nota del Consiglio provinciale ».

Ferrovia Mantova-Modena. — Gli Ufficii della Camera hanno esaminato il progetto per autorizzazione alla Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena di fissare a Torino la sua residenza, ed hanno nominati commissarii gli onor. Fabrizi Paolo, Quartieri, Serena, Pullè, Lanzara, Solidati, Aporti, Arisi e Suardo.

La Commissione si è poi costituita, eleggendo a suo presidente l'on. Solidati, a segretario l'on. Fabrizi Paolo, ed a relatore l'on. Pullè.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio previene il Pubblico che, conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, e nell'intento di facilitare la tassazione dei trasporti, sono state stabilite delle nuove norme per l'applicazione delle tariffe in servizio Italo-Svizzero-Sudbadese (edizione maggio 1878).

Siffatte norme si riferiscono alla tassazione delle *merci voluminose*, che, unitamente ad alcune variazioni ed aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci, furono riepilogate nel *II° Supplemento* alle tariffe suddette, il quale andrà in vigore coll'11 corrente mese.

Questo II°. Supplemento è posto in vendita presso le Stazioni della rete ammesse al servizio suindicato, al prezzo di centesimi 20 per cadaun esemplare.

— La Direzione medesima avverte il pubblico che, a fine di evitare, per quanto è possibile, gl'incendii, che di frequente si manifestano, per combustione spontanea, nelle balle di stracci sucidi o di cascami di seta, di lana, di cotone, ecc., sucidi d'olio, di grasso, di lucilina o di altre materie untuose od infiammabili, a cominciare dal 31 gennaio 1881 i mittenti di tali merci dovranno preavvisare la Stazione delle spedizioni da farsi, almeno due giorni prima, perchè vi sia tempo di approntare gli occorrenti vagoni ed impedire la giacenza di dette merci nell'interno delle Stazioni.

Per il medesimo motivo all'arrivo a destinazione, fermo sempre il disposto delle tariffe per la tassa di sosta, il destinatario sarà obbligato di ritirare tal merce entro le 24 ore, altrimenti essa verrà deposta in locali separati od anche fuori della Stazione, a rischio e pericolo del destinatario stesso.

Ferrovia ligure di Ponente. — Il Consiglio di Stato ha approvata la proposta di transazione per maggiori compensi fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Wirz-Foldi accollatarii della costruzione di un tronco della ferrovia ligure da Sestri Ponente al torrente Ghiaro.

Ha pure approvato il collaudo dei lavori eseguiti pel binario di allacciamento della ferrovia Ligure coll'Arsenale di Spezia.

Ferrovia di Valle Stura. — Al *Corr. Merc.* scrivono da Roma che la Commissione per la ferrovia di Valle Stura, recatasi colà per ottenere l'approvazione del Ministro dei lavori pubblici, ebbe in risposta, ch'egli l'avrebbe conceduta unicamente come ferrovia locale, senza sovvenzione, e con obbligo di erigere apposita Stazione in Sampierdarena.

Ferrovie Sarde. — Si ha da Cagliari esser colà giunti i *tenders* per la ferrovia di Terranova; ai primi di marzo giungeranno le macchine, e presto si crede potrà essere aperta la linea.

Tramways di Torino. — La Giunta municipale, nelle sue ultime sedute, ha preso le seguenti deliberazioni:

Nel formulare il nuovo Capitolato di concessione alla Società torinese di tramvie (stradale di Nizza), adottato il principio di parità di trattamento, e fatta riserva di provvedere a speciali servizii, ammise il prezzo di centes. 15 nei dì festivi, salvo a surrogarvi altre modalità, quando fossero stabilite per le altre linee della Società belga.

Sulla domanda di un Comitato promotore, mandò proporre al Consiglio comunale un concorso in lire 9 mila per il prolungamento della tramvia a vapore da Moncalieri a Poirino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A proposito della malattia così detta dei minatori, che travaglia gli operaj del tunnel del Gottardo, e di cui si è già tanto parlato, si scrive ora all'*Urner Wochenblatt:*

È ora riuscito ad un medico dell'Impresa Favre, il dott. Giaccone in Airolo, di mettersi sulla traccia della malattia, giacchè scoperse, col mezzo di ricerche microscopiche, che il verme del tunnel (*anchilostomi)* si introduceva negli intestini dei minatori e produceva la lenta malattia. Il dott. Sonderegger in S. Gallo, da parte sua, riuscì a trovare un mezzo, per isloggiare il brutto ospite. Amendue questi medici, colla loro assiduità, hanno certamente reso un segnalato servizio, riuscendo a sollevare gli infelici operaj del tunnel Ora, a quanto sentiamo, il Consiglio federale avrebbe l'intenzione di radunare tutti i medici della ferrovia del Gottardo ad una conferenza in Airolo, affine di sottoporre loro i rapporti dei signori Giaccone e Sonderegger e prendere in proposito delle risoluzioni.

— A questo proposito, noi possiamo aggiungere che all'Accademia di medicina in Torino, dopo molti studii fatti sull'importante argomento, vennero testè comunicate le scoperte degli egregi medici prof. Perroncito e Bozzolo di rimedii contro la fatale malattia (*anchilostomiasi*), con risultati felicissimi e pienamente constatati (V. articolo del dottor Percival, inserito nel *Risorgimento* del 17 gennaio p. p.)

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Tic.* pubblica il seguente prospetto del progresso dei lavori al tunnel del Ceneri nel mese di gennaio.

		Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse	m.	124	20	144
Allargamento in calotta	»	107	19	126
Strozzo	»	55	22	77
Vôlta	»	—	9	9
Piedritti	»	—	—	—

La stessa *Gazzetta* pubblica pure il seguente prospetto del progresso totale dei lavori nei tunnels:

Denominazione del tunnel		Lunghezza	Galleria di direz.	Allarg. in calotta	Strozzo	Piedr.	Vôlta	0/0 Galleria d'asse	
La Costa	»	63	63	63	63	6	24	100	(1)
Precassino	»	399	323	323	264	136	78	81	(2)
Meggiagra	»	101	101	101	101	54	35	100	(3)
Montecenere	»	1673	1324	952	549	262	250	79	(4)
Molincero	»	65	14	3	—	—	—	21	(5)
Massagno	»	924	706	575	437	399	522	76	(6)
Totale	m.	3225	2531	2017	1414	857	909	78	

(1) Traforato.
(2) Mancano 76 metri al traforo.
(3) Traforato.
(4) Mancano 349 metri al traforo.
(5) » 51 » »
(6) » 218 » »

L'avanzamento a Nord del tunnel del Ceneri attraversa ora uno strato di micaschisto abbastanza compatto, ma di

facile perforazione; a Sud invece si incontrò un gneiss molto ricco di quarzo e quindi difficile a forarsi. Ciò nonostante l'Impresa spera che, salvo imprevisti, il traforo possa succedere prima della metà del prossimo aprile.

I lavori all'aperto non procedettero gran che nello scorso mese.

Ferrovie in Germania. — Un dispaccio da Berlino, 2, reca:

Il pubblico prende qui un vivo interesse di curiosità alla questione della ferrovia della Nahe. Si sa che il Ministro della guerra reclama l'acquisto di questa ferrovia per ragioni strategiche; ma, malgrado le sue istanze, la Commissione della Camera si mostra contraria al riscatto.

La *National Zeitung* crede sapere che tutto il Ministero, e non solamente il Ministro della guerra, abbia l'intenzione di usare di tutta la sua influenza sulla Camera dei deputati per far accettare da essa il riscatto.

Sembra probabile che il Reichstag respingerà questa legge.

Ferrovie serbo-bulgaro-turche — Il *Pester Lloyd* ha da Belgrado:

La Porta ha dato la sua approvazione ai contratti ferroviarii. Il Gabinetto di Vienna ha domandato al Governo serbo d'inviare i suoi delegati fra il 15 e il 28 di febbraio.

Come delegato serbo viene designato il colonnello Zaravkovics; la Turchia manderà l'ing. Galand; la Bulgaria sarà rappresentata dal ministro degli affari esteri, signor Stoiloff.

Ferrovia nel Messico. — Secondo notizie telegrafiche dal Messico, del 26 gennaio, si è manifestata una forte opposizione locale contro l'Impresa della ferrovia progettata per trasportare le navi attraverso l'istmo di Tehuantepec.

Venne assassinato uno degli appaltatori della linea; e si teme che gli ingegneri inviati dal capitano Eads, concessionario della linea, non possano eseguire i loro lavori.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere. — Il progetto di legge, accennato nel precedente nostro numero, per la *seconda serie dei lavori di sistemazione del Tevere*, è formulato come segue:

« *Art.* 1 — Il Governo del Re è autorizzato a creare un titolo speciale di rendita ammortizzabile in cinquanta anni, per eseguire, a norma della legge 6 luglio 1875, n° 2583, una seconda serie di lavori coordinati alla definitiva sistemazione del Tevere urbano, consistenti nella continuazione dell'allargamento e regolarizzazione dell'alveo con muri di sponda, dove sia necessario, lungo il tratto de' Fiorentini e Porta Portese, nelle opere relative alla sistemazione dei ponti Cestio e Senatorio, e nella costruzione di parte de' collettori, riconosciuta più urgente, entro il limite di spesa di *venti* milioni.

« *Art.* 2 — La spesa, di cui all'articolo 1, verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo sotto la denominazione: *Seconda serie dei lavori per la sistemazione del Tevere*, e sarà ripartita, in ragione di quattro milioni all'anno, nei bilanci del 1881, 1882, 1883, 1884 e 1885, comulandola ai residui disponibili dei fondi già iscritti per i lavori di prima serie.

« *Art.* 3 — In apposito capitolo del bilancio del Ministero del tesoro verrà iscritta la somma necessaria pel servizio degli interessi e dell'ammortamento relativi al debito autorizzato dall'articolo 1 della presente legge.

« *Art.* 4 — Nel bilancio dell'entrata, e in apposito capitolo col titolo: *Rimborsi per la spesa del Tevere*, verranno iscritte le somme, pari alla metà di quella di cui nel precedente articolo, per le quali, a termini e colle rivalse della legge 6 luglio 1875, il Municipio e la Provincia di Roma sono tenuti a concorrere in detta spesa.

« *Art.* 5 — Fino all'emanazione della legge speciale, riservata dall'articolo 3 della legge del 6 luglio 1875, n° 2583 (serie 2ª), il contributo dei proprietarii interessati alla spesa verrà regolato coi criterii e le norme del capo IV, titolo II della legge del 25 giugno 1865, n° 2359. »

Arsenale di Taranto. — Si ha per telegrafo da Taranto, 6:

Stamane si è tenuto un gran Comizio popolare per l'Arsenale di Taranto. V'intervennero le rappresentanze municipali e delle Società operaje e le notabilità del circondario.

Aderirono al Comizio varii deputati.

Durante la riunione, pervenne un telegramma che annunziava la presentazione del progetto di legge. Fu quindi acclamato il seguente ordine del giorno:

« Il Comizio, grato al Governo del Re per avere presentato al Parlamento il promesso progetto di legge, ansioso di vedere effettuata un'opera necessaria alla difesa nazionale, delibera di rassegnare al Parlamento il fervido voto dei cittadini, e sollecita l'approvazione del progetto ».

Il Comizio era presieduto dal senatore Cataldo Nitti.

Nuovo acquedotto di Genova. — Il *Corr. Merc.* del 1° scrive:

Sentiamo con piacere che i lavori per il nuovo acquedotto Deferrari-Galliera proseguono colla massima attività, e che si spera, per i primi mesi del 1882, di poter distribuire in Genova un forte volume d'acqua.

Non possiamo che rallegrarci di questa notizia; e pel bene della città nostra facciamo voti che la Deputazione provinciale affretti l'approvazione del contratto fra il Municipio e la Società rappresentata dal cav. Timosci, onde la Società possa, nel più breve termine possibile, cominciare i lavori, e mostrare coi fatti quanto ragionevole e vantaggiosa sia stata la deliberazione del Consiglio municipale.

Dotata così di tre acquedotti in piena attività di servizio, Genova nostra potrà porgere le più sicure guarentigie all'industria ed all'igiene pubblica, che tanto si avvantaggiano dalla maggiore copia delle acque.

Esposizione nazionale industriale in Milano. — L'apertura dell'Esposizione dovendo aver luogo il 1° maggio p. v., il Comitato ricorda agli espositori la necessità di attenersi per la consegna degli oggetti alle epoche determinate ed accennate a tergo delle lettere di ammissione; per le sole classi 8, 9, 10, 11, i cui oggetti dovevano essere consegnati prima del 15 corrente, fu accordata una dilazione di alcuni giorni, che verrà più esattamente precisata quanto prima.

La Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, previi i debiti concerti colle altre Amministrazioni ferroviarie dello Stato, ha stabilito che, a partire dal giorno 15, possano essere spedite le merci destinate all'Esposizione, con importanti ribassi sulle tariffe.

Speciali facilitazioni vennero anche stabilite per il trasporto degli espositori e dei visitatori dell'Esposizione, per i quali ultimi venne prorogata a quindici giorni la validità dei biglietti d'andata e ritorno.

Monumento a Bartolomeo Bona — Il Comitato definitivo per la erezione di questo monumento ha pubblicato un manifesto, in cui, dopo riassunte le benemerenze dell'illustre defunto, si conchiude così:

« A Bartolomeo Bona, simbolo di specchiata onestà, di indefesso lavoro, di sentito patriottismo, vuolsi erigere un degno monumento, per il quale il Comitato definitivo, testè eletto dall'Assemblea dei primi sottoscrittori, rivolge nuovo appello perchè nuove oblazioni vengano ad unirsi a quelle già raccolte, la cui somma di L. 4270 è pure aumentata dall'offerta di L. 5000 di uno dei membri componenti il Comitato, l'avv. Bona-Veggi.

« Ed a far sì che anche i modesti operaj, i quali ricordano la imparzialità ed il buon cuore del Bona, e ne benedicono ogni giorno la memoria, possano concorrere col loro obolo modesto, ma non meno caro, ad onorare chi fu per loro un vero padre, la pubblica sottoscrizione, limitata finora ad azioni da L. 5, rimane aperta a qualsiasi offerta,

« I giornali della città, che prestaronsi volenterosi finora alla pubblicazione delle liste di sottoscrizione, sono vivamente pregati di voler essi stessi raccogliere le nuove sottoscrizioni, il cui importo si continuerà a versare alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrange, 3.

Torino, il 3 febbraio 1881.

Il Comitato definitivo:

G. Berruti, *Presidente* — A. Mazzuchetti — C. Ceppi — S. Borgnini — G. Peyron — E. Benazzo — C. Frescot — L. Bona-Veggi — G. Sacchieri, *Segretario.*

Onorificenza. — L'ingegnere delle ferrovie Romane Luigi Malvolti, che non ha guari fu spedito a Tunisi a prendere in consegna la linea Tunisi-Goletta acquistata dal Rubattino ed a regolarne i servizii, insieme all'ispettore Martorelli, è stato insignito della commedia dell'*Iftikar* dal Bey, e della Corona d'Italia da S. M. il Re.

Ci congratuliamo col decorato, ed anche con la Società delle Romane, la quale dovrà, senza dubbio, compiacersi di vedere premiato il merito di uno dei più distinti suoi ingegneri.

Illuminazione elettrica. — Domenica sera ebbe luogo alla Stazione centrale di Firenze un esperimento d'illuminazione a luce elettrica con gli apparecchi *Siemens*. Così ne scrive la *Nazione*:

Erano state collocate 4 lampade nel gran salone di aspetto ed una sotto la tettoia d'arrivo. L'effetto, per chi arrivava alla Stazione, era veramente sorprendente. La luce, di colore leggermente azzurrognolo, era perfettamente costante, e non stancava punto la vista.

Il motore e le macchine dinamo-elettriche, generatrici della corrente, erano collocate in uno dei cortili del vicino Collegio militare, ove questi apparecchi hanno funzionato per un mese di seguito con soddisfazione di tutto il personale.

Lo scopo di questi esperimenti è di dimostrare la possibilità di adottare questo nuovo e ricco sistema d'illuminazione anche ove si richiede una luce costante, e la sua convenienza economica.

Lo splendido risultato della prova di iersera incoraggierà certamente la Direzione generale delle strade ferrate Romane ad impiantare questo sistema d'illuminazione nelle sue principali Stazioni di Roma, Napoli, Firenze, Pisa, ecc.

Dobbiamo pure una parola di sincero elogio all'ingegnere Luigi Langer, rappresentante della Casa Siemens, per l'attività veramente elettrica con cui ha impiantato in sole sei ore tutto il materiale, e per l'abilità con cui lo ha fatto funzionare durante le tre ore della prova.

Nuovo apparato telefonico — Il sig. Nigra, già conosciuto in Torino per i suoi apparecchi elettrici e pei fonografi, microfoni, ecc., ha escogitato una nuova modificazione al telefono di Bell, con la quale il suono si riproduce in modo veramente meraviglioso a qualunque distanza, col mezzo di semplici fili metallico-conduttori del suono, senza bisogno di pile, e senza necessità di tenere accanto all'orecchio l'apparato allorchè si vuol trasmettere la parola o il suono fra due persone poste in comunicazione col telefono. Il sig. Nigra ha fatto testè un esperimento sorprendente, nel quale si è potuto constatare la perfezione dell'appajato e la facilità con cui si può, mercè il telefono, conversare a grande distanza e udire perfettamente riprodotti i suoni, i canti, ecc.

Quanto prima l'esperimento si ripeterà alla Filotecnica.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale dei telegrafi residente a Berna annunzia:

1° Che è stato aperto alla corrispondenza internazionale l'Ufficio di Dulcigno (Montenegro);

2° Che, al seguito della chiusura dell'Ufficio di Henjaum, i telegrammi per Bunder Abbas, Linzah e Bossidore (Golfo Persico) debbono d'ora innanzi essere diretti a Jask. La spesa d'espresso, a carico del mittente, è di lire 40 per Bunder Abbas, e di lire 60 per le altre due destinazioni. L'indirizzo di tali telegrammi deve portare la menzione: *Exprès payé Jask.*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato senza animazione nella scorsa settimana, rispetto ai valori ferroviarii: le Azioni della Società delle Meridionali da 457 salirono a 465, e chiusero a 463. Le Obbligazioni relative oscillanti tra il 275.75 al 276.25; i Boni invariati sul 537.

Le Sarde, della serie A, quotate a 277 e 276.50; le altre, della serie B, a 274 e 273.50; le nuove a 275.75 e 276.25. — Le Palermo-Trapani nominali a 276.75 e 277; quelle di 2ª emissione a 270. — Le Pontebbane a 445; le Meridionali austriache a 276.50; le Azioni Ferrovie Romane a 138 e 138.50 ben tenute.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — La Direzione generale ha pubblicato il seguente elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 64ª estrazione seguita in Roma il 31 gennaio 1881.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto	I,	num. 14,562,	col premio di	L. 36,865.
»	II,	» 13,929,	»	» 11,060.
»	III,	» 18,958,	»	» 7,375.
»	IV,	» 237,	»	» 5,900.
»	V,	» 8,051,	»	» 1,440.

(Seguono i numeri delle 439 Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1881 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile 1881, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1881, aventi i numeri dal 65 al 73.

CONVOCAZIONI

Banca Industriale Subalpina. — Gli azionisti sono convocati d'urgenza in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 15 corr. in Torino (piazza Castello, n. 25), per udire la relazione della Commissione nominata il 4 gennaio p. p., la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella dei censori, per l'approvazione del bilancio e dividendo, per la elezione del Consiglio e dei censori, per aumento di capitale e modificazioni allo statuto.

Società italiana per lo stigliamento meccanico e per la lavorazione della canapa e del lino. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corr. in Montagnana (palazzo municipale) per la presentazione del bilancio 1880, e per la nomina di 6 consiglieri e 3 revisori dei conti.

VERSAMENTI

Società delle Ferriere italiane. — Gli azionisti sono invitati ad effettuare il versamento di L. 50, costituenti il 4° e 5° decimo, in due rate: la prima dal 10 al 15 corr., e la seconda dal 26 al 31 marzo p. v.

Sui 3 decimi già versati, cioè sulle L. 75 pagate il 5 agosto 1880, sarà corrisposto l'interesse del 5 p. 0[0, imputabile sul 1° versamento, che così si riduce a L. 23.50.

I pagamenti da farsi in Roma, presso la Banca generale, ed in Milano, Firenze e Trieste presso le Banche autorizzate.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione 1881-1886 delle scogliere a destra del fiume Adige, nei Comuni di Lusia, Concadirame, Boara Polesine e S. Martino di Venezze, in diminuzione dell'annua somma di L. 11,933.15, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1300 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo totale della libera, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione 1881-83 delle opere di difesa lungo la ripa destra dell'Arno e del torrente Zambra, per l'annuo importo di 13,880. Deposito interinale L. 1400 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo totale deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 17 d°. mese, presso la Prefettura di Brescia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale di Aprica, compreso fra Edolo ed il confine colla provincia di Sondrio, della lunghezza di m. 14,652, in diminuzione dell'annua somma di L. 6662.44. Deposito interinale L. 900 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Il 19 d°. mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di restauro nei varii fabbricati demaniali militari in Roma, per il complessivo importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 21 d°. mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra il Quadrivio di Monteverde ed il Ponte sul Fortore, della lunghezza di m. 49,914.10, in diminuzione dell'annua somma di L. 14,862.26, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra le colonnette mill. 52 e 61, della lunghezza di m. 16,630.10, in diminuzione dell'annua somma di L. 22,639.66, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 22 d°. mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale suindicata, compreso fra Avellino e Porta di Ferro, della lunghezza di m. 27,396.60, in diminuzione dell'annua somma di L. 36,392.42, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 7° Elenco).

Melloni S., capo staz., Mede 1; Manenti T., imp., id. 50; Pellegrino C., capo staz., Melegnano 1; Cinquanta G., imp., id. 50; Signorelli F., id., id. 50; Armi F., id., id. 50; Mitta G., g. mag., id. 50; Barofflo A., ass., id. 50; Martani A., man., id. 50; Ronchetti A., id., id. 50; Mansica A., man., id. 50; Agnelli F., g. eccent., id. 50; Brambilla P., g. eccent., id. 50; Bizzarri N., id., id. id. 50; Massarotti S., man., id. 50; Zaina A., ass., Miradolo 50; Borgazzo R., capo staz., Momo 2; Castelli G., id., Montanaro 2; Ferreri C., g. eccent., id. 50; Osella G., man., id. 50; Gigante G. B., man., id. 50; Scotti A., capo staz. Monza 1; Begani E., s. c. staz.; id 50; Bossi G., gest., id. 50; Furrini G., imp. id. 50; Crotta A., id., id. 50; Zanini L., id., id. 50; Seves A., imp., Mortara 1; Roncaglione C., ff. id., id. 1; Remetti F., capo staz., Motta S. D., 50; Redaelli C., id. Musocco 50; Belluschi P., id. Novara 2; Masselli A., gest., id. 1; Rusi F., imp., id. 50; Piasco L., gest. id. 50; Sesia A., imp., id. 50; Cerè P., id., id. 50; Chiave id., id. 50; Viriglio B., id., id. 50; Malagutti L., id. 50; Mattasoglia C., id., id. 50; Beretta G., id., id. 1; Gorra A., id., id. 50; Cacciabue B., id., id. 50; Marcet L., imp., Oleggio 1; Verdoja E., ass., id. 1; Rossi R., id., id. 1; Tiniorsi D., capo staz., id. 2; Novelli G., id., Avelano 1; Rizzi G. B., capo staz., Algiase 50; Ceriani G., ass., id. 25; Piantanida B., capo staz., Osped. Lod. 1; Porro G. B., g. eccent. Osped. Lod. 50; Poli P., id., id. 50; Bavani L., man., id. 50; Rosatti R., capo staz., Parabiago 1; Bruschi G., id. Pavia 2; Franchi A., imp., id. 50; Tamagni C., id., id. 50, Pellegrini E. gest., id. 50; Usellini R., imp., id. 50; Signorelli G., id., id. 50; Lorenzi P., capo staz., Pertengo 2; Sacchi L., ass., id. 50; Guaschino G., g. ec., id. 50; Leone G. B., man., id. 50; Bodo A., coll., id. 50; Crespi A., capo staz., Pieve Albissola 1; Tagliaferro P., id., Pigna d'Andora 1; Celatti S., ass., id. 50; Peglino P., man., id. 30; Uboldi F., g. ecc., id. 50; Tallone M., id., id. 50; Rossi P., man., id. 30; Campagnoli L., capo staz., Pizzighettone 1; Tamagno I., id. Portacomaro 1; Agnesina A., id., Rho 1; Marchesi G., imp., id. 1; Crivelli A., id., id. 1; Bora G., capo staz., Robecco 2; Costa G., id. Rogoredo 1; Ghidini A., capo staz., Saluggia 2; Barberis F., ass., id. 50 Roverso G., man., id. 25; Giuliani S., g. ecc., id. 25; Salineri A., man., id. 25; Moscardi A., id., id. 25; Bono P., g. ecc., id. 25; Levi V., imp. ff. di capo staz., Salussola 1; Garizio P., g. ecc., id. 50; Carlino A., man., id. 50; Bedogni F., capo sez., Sannazzaro 1; Borla E., imp., id. 1; Valle D., capo sez., Santhià 50; Mignani C., imp., id. 50; Ochetta P. imp., id. 10; Fea G.; id., id. 50; Bomaghi G., id., id. 10; Camenisch E., id., id. 10; Vergnani G., id. prov., id. 10; Giorgio A., id., id. 10; Billo N., id., id. 10; Omegna G. B., capo sez., S. Germano 1,50; Selva G., g. ecc. id. 50; Casarsa P., man., id. 50; Formaggio A., id., id. 1; Grasso F., g. ecc., S. Germano 1; Barbè F., g. ecc., id. 50; Crovara L., capo staz., S. Giorgio 2; Brisasva G., capo staz., Casale S. Stef. Lod. 2; Navazzotti A., capo staz., Sartirana 1; Ricordi G. B., ass., id. 50; Pedini P., capo staz., Seregno 2; Sartirana A., imp., id. 50; Ivani L., ass., Seregno 50; Bruni L., capo staz., Serralunga 80; Cesari L., ass., id. 50; Alberto G. B., g. ecc., id. 40; Piccolini D., id., id. 50; Bonetti E. capo sez. Sesto S. G. 1; Borsi R., capo staz., Somma 2; Floriani G., imp., Somma 1; Lorati G., ass., id. 50; Pedranti G., g. ecc., 20; Peri A., id., id. 20; Lume C., man., id. 30; Fibiletti A., capo staz., Torazzano 1; Torreri E., id., Tonco 1; Crignani P., id., Torrazza 1; Borelli M., man., id. 50; Castelli C., g. ecc., id. 50; Vignone C., id., id. 50; Porta C., man., id. 50; Panara A., capo staz., Tronzano 1; Nizzoli G., id., Valenza 2; Celasso F., gest., id. 50; Bennati G., imp., id. 50; Burani I., imp., id. 1; Pera E., id., id. 1; Foglia G. B., s. capo id. 1; Cardani E., imp., id. 1; Gamaleri V., capo sez., Val Madonna 1; Blandino A., ass., id. 50; Davico G., g. ecc., id. 50; Campana G., id., id. 25; Casaleggio G., capo staz., Varallo Pombia 1; Forster C., id. Varese 3; Borisio A., ff. di gest., id. 1; Cesaris C., imp., id. 50; Gemmi G. M., g. mag. id. 50; Costa G., capo staz., Vercelli 1; Gila G., s. c. staz., id. 1; Cuttica F., gest., id. 1; Cordara C., imp., id. 50; Boselli A., id., id. 50; Ferrari C., id., id. 50; Verzetti S., ass., id. 30; Airoldi F., gest., id. 1; Chiusano G., capo staz., Vergnasco 1; Banini L., id., Verolanova 1; Coggiola D., id. Vigevano 2; Maffei L., gest., id. 1; Pizzocaro A., imp., id. 50; Squarzini E., id., id. 50; Bassico D., ass., id. 50; Pollastro A., g., id. 75; Bollazzi G., capo man., id. 50; Grassi L., man., id. 50; Montani L., id., id. 40; Gianolio M., capo staz., Villamaggiore 2; Rissolio G., id., Vittuone 2; Salvaneschi G., id., Zinasco 3; Priola M., id., Ferrera 1; Gianibelli G., g. ecc., id. 50; Sacchi A., id., id. 50; Moja F., capo staz., Desio 1; Bianchi A., capo staz., Cucciago 1; Panizza E., id., Cremona 2; Curti A., s. c. staz., id. 1; Spreafico V., id. id. id., id. 1; Alginati A., imp., id. 1; Ronchi L., gest., id. 1; Nalato C., id., id. 50; Chierichetti B., imp., id. 50; Sesia F., capo staz., Corsico 2; Brogoi G. B., imp. avv., id. 1; De Bosco G., capo

staz., Como P. G. 1,75; Carabelli G., gest., id. 1,50; Balzaretti V.,, imp. id. S. G., 1; Eiserle G., id., id. 75; Scotti L., id., id. 50; Pecorara E., capo staz., Codogno 1; Brutti L., s. c. staz., id. 1; Bontardelli A., imp., id. 25; Mascheroni B., id., id. 25; Dotta A., id., id. 25 Merli A., gest. del., Chiasso 5; Draghi M., capo staz., Certosa 1; Vaccarone M., g. ecc., id. 20; Vasori M., id., id. 20; Magistrelli C., man., id. 40; Pernio M., ff. g. ecc., id. 20; Rabò E., capo staz., Cenusco M., 2; Moroni L., id. Cavatigozzi 1; Ferrari C., id. Cavamanara 1; Mangini F., tel., Cremona 50.

Moriani C. N., capo sez., Firenze 2; Malagori A., id., id. 2; Casinelli D., id., id. 2; Manzini P., cont., id. 1; Marsagli S., capo sez. p., id. 5; Lopizio c. d.. id. 5; Olivieri F., ing. capo sez., Parma 5; Perrouz C., capo rip., Piacenza 2, Marchionni P., sorv., Firenzuola 1; Albertini C., id., Piacenza 2; Romanelli A., capo rip. Parma 2; Gerosa A; sorv., B. S., Donino 1; Masoi F., id., Parma 1; E., Oletti ing. capo rip., id. 2; De Serpos F., capo sez., Chiavari 3; Marini M., capo rip. Sestri Lev. 2; Mazzoni F., id., Pistoia 1; Guastini A., sorv., Pitecio 50; Morelli R., id.. Pistoia 50; Ballentario L., capo rip., Firenze 1; Masucchi G., sorv., Firenze 50; Serravalli R., brig., id. 30; Ramelli P., cant., Firenze 20; Dom L., id., id. 20; Montelatiri R , g., Cas. 50; Sampi A., cant., Firenze 20; Conti A., id., id. 20; Melani L., g., Casello N. 2 50; Zanelli S., id. id., 3, 30; Casani I., Id. id., 4, 50; Lensi M., id. id., 5, 30, Franceschini F., id. id., 6, 30; Rindi D., id. id., 7, 30; Conti G. id. id., 8, 50; Puliti C., cant., Sesto 20; Conti S., brig., id. 30; Caramelli A., cant., id. 20; Conti L., id., id. 20; Pini L., g., Settimello C. 30; Conti G., brig. Calenzano 35; Torchi S., g., id. 25; Domini A., cant., id. 25; Vulcani L , id., id. 25; Bellarini F., id., id. 25; Innocenti P., id , id. 25; Cenetelli R., id., id. 25; Marini G.; g., id. 30; Smeraldi G., id., id. 40; Pesumi G., id., id. 30; Mazzoni T., sorv., Prato 50; Merettini C., cant., S. Piero 30; Biagioni G. id., id. 30; Fini G., brig., Pistoia 30; Capocchi C., cant.. id. 30; Cioldi D., g., Garretta 15 B. 30; Sfull G., id., Casello 16, 30; Biagio L., id., id. 17, 30; Landi L., id. 18, 30; Piccioli G., cant., Prato 20; Mori G., brig., id. 50, Sequarini P., cant. id. 20; Scarselli S., id., id. 30; Innocenti A., id., id. 20; Vannoni F., g., Casello 15, 30; Mon G., id., Garetta 14 B. 30; Scasselli A., brig., S. Piero 50; Bocachiri C., cant., id. 30; Cappellini G., cant., id. 30; Erener F., id., id. 30; Gori P., g., Garretta 15 A. 30; Mela P., id., id. 17 A. 30; Malan R., id., id. 18 A. 30; Ferrari ing. G., capo sez., Bologna 3; Vacentini ing. F., capo rip., id. 2; Marzacchi ing. L., id., id. 2; Moruzzi ing. B., id., Porretta 2; Lorandini A., ing. capo sez. Pisa 2; Ferrario A. capo rip., Sarzana 1; Massagli D., id., Pisa 1; Guidati C., capo rip., Lucca 1,50; Arnoldi D., capo sez., Voghera 3; Schiomi P., appl., id. 1; Cichello F., id., id. 1; Arrigoni ing. L., capo rip., Stradella 2; Vennarli C., magaz. Sampierdarena 50; Bonicini L., appl., id 25 Bonicini G., id., id. 25; Ghirlanda M., id., id. 25; Traverso G. B., capo squad., id. 10; Casale A., man., id. 10, Lavagetto G. B., id., id. 10 Camerano G., id., id. 10; Raimero E., id., id. 10 Semnio G. B., capo squad., id. 10; Gianossi G., man., id. 10; Cipollina A., id., id. 10; Risso C.; id., id. 10; Mantelli L., imp., Pontedecimo 30; Tallone G., id., id. 30; Ghiara G. B., capo man., id. 20; Conti D., id. fren., id. 20; Brignani A., id., id. 20; Gastaldi F., fren., id. 20; Gianetto E., id., id. 20; Areglio F., imp., id. 20; Balduzz. G., id., id. 20; Carignano T., g. mag. Pontedecimo 20; Frediani F., ass., id. 20; Rossi L., g. mag., id. 20; Salsotto F.- imp., id. 20; Ricci G., g., id. 20; Clara T., capo staz., 1.

Totale	L. 252.85
Elenchi precedenti	» 1,144.00
Totale	L. 1,396.85

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Dicembre 1880
e confronto coi definitivi di Dicembre 1879.

	1880	1879	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3.547	—	—
Media in esercizio	3.547	3,540	7	—
Viaggiatori	2,913,607.17	2,675,257.96	238,349.21	—
Bagagli e cani	120,530.75	107,470.40	13,060.35	—
Merci a grande velocità	950,376.40	919,259.29	31,117.11	—
Merci a piccola velocità	4,734,765.00	3,834,799.24	899,965.76	—
Totale dei prodotti ferroviari . .	8,719,279.32	7,536,786.89	1,182,492.43	—
Navigazione sul lago di Garda . .	7,215.85	6,780.70	435.15	—
Totale del mese	8,726,495.17	7,543,567.59	1,182,927.58	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *Dicembre* 1880.				
Viaggiatori	41,418,761.68	39,767,373.10	1,651,388.58	—
Bagagli e cani	1,793,017.36	1,676,192.85	116,824.51	—
Merci a grande velocità	10,808,510.97	10,250,556.37	557,954.60	—
Merci a piccola velocità	53,319,855.23	48,711,606.12	4,608,249.11	—
Totale dei prodotti ferroviari . .	107,340,145.24	100,405,728.44	6,934,416.80	—
Navigazione sul lago di Garda .	125,856.00	121,348.48	4,507.52	—
Totali dal 1° gennaio . .	107,466,001.24	100,527,076.92	6,938,924.32	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1880	1879	DIFFERENZA in confronto col 1879	Per cento
Prodotti del mese di dicembre .	2,458.21	2,124.83	+ 333.39	+ 15.69
Prodotti totali .	30,262.23	28,363.20	+ 1,899.03	+ 6.69

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un muro di cinta lungo la nuova strada ruotabile che da Torretta conduce alla Stazione di Livorno Marittima, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 2 Febbraio corrente al N. 563 ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile dal dì 7 andante nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 1.a Sezione del Mantenimento situato alla Stazione centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa centrale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare, alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 15 febbraio.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di un muro di cinta

alla Stazione di Livorno Marittima.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 4 febbraio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **65,400** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,726,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **534,600** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, e rame da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **22 febbraio 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 24 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 1° febbraio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA
DI LAVORI PUBBLICI

A partire dal giorno 21 corrente presso la Cassa della Società via Bogino N. 20 si pagheranno L. 14 per Azione contro ritascio dei vaglia N. 11 e 12 relativi all'Esercizio 1880.

Torino, il 9 Febbraio 1881.

LA DIREZIONE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 16 Febbraio 1881. N.° 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

(Continuazione — V. N. 4).

Continuando la rassegna della parte terza della Relazione dell'on. Valsecchi, che tratta dell'esercizio delle Ferrovie italiane (e che noi credemmo opportuno di prendere in esame prima ancora delle altre due parti, perchè d'interesse più generale), ci occuperemo ora del cap. II, intitolato: *Prospetti statistici e Cenni sommarii sul servizio delle singole reti*, che fa seguito al cap. I, riguardante lo sviluppo, il costo e la dotazione del materiale mobile delle ferrovie in esercizio.

L'allegato prospetto *O (Reti riunite)* ci presenta i prodotti e le spese per chilometro di linea in esercizio e per convoglio-chilometro utile nel 1879, in confronto con gli analoghi dati del 1878.

1. Rispetto ai *Prodotti*, abbiamo le cifre seguenti:

	1879	1878	DIFFERENZA
1. Viaggiatori L.	70,025,586.51	69,111,848.88	913,737.63
2. Trasp. a G. V. »	19,096,489.83	18,788,738.44	307,751.39
3. Id. a P. V. »	72,627,642.63	64,978,241.70	7,649,400.93
4. Prodotti div. »	2,922,621.67	1,945,396.83	977,224.84
Totale L.	164,672,340.64	154,824,225.85	9,848,114.79

Dal detto prospetto risulta poi che nel 1879 la lunghezza assoluta era di chil. 8,328 e la media esercìta di chil. 8,289; mentre nel 1878, la prima era di chil. 8,208, e la seconda di chil. 8,176; e quindi s'ebbe un aumento di chil. 120 nella prima e di chil. 113 nella seconda.

Laonde il prodotto chilometrico nel 1879 fu di lire 19,866.36, mentre nel 1878 era di lire 18,936.42, cioè con un aumento di L. 929.94 (calcolata una diminuzione di L. 5 sui viaggiatori); ed il prodotto per convoglio-chilometro utile fu nel 1879 di L. 4.97, mentre nel 1878 era di L. 4.85, cioè con un aumento di L. 0.12 (calcolate le diminuzioni di 0.05 sui viaggiatori e di 0.01 sui trasporti a G. V.). —

2. In quanto alle *Spese*, distinte in 13 categorie, ammontarono in complesso nel 1879 a L. 101,088,901.59, mentre nel 1878 ascendevano invece a L. 102,193,271.70; e quindi si ebbe una diminuzione di L. 1,104,370.11.

Il totale poi delle dette spese, suddiviso per chil. di linea esercìta, offre pel 1879 la cifra di L. 12,195.54, che nel 1878 era di L. 12,499.17, e quindi una diminuzione di L. 1,104,370.11; e suddiviso poi per convoglio-chilometro utile, offre pel 1879 la cifra di L. 3.05, mentre nel 1878 era di L. 3.19, e quindi una diminuzione di L. 0.14. —

3. Analizzando ora i prodotti generali sovraindicati, troviamo che il movimento dei *Viaggiatori* ascese in totale nel 1879 a 30,405,347, suddiviso in 4 classi (1ª, 2ª, 3ª, 4ª e prezzi ridotti, colle proporzioni di 3.28, 16.20, 44.98, 29.28 p. 0/0), e compresi pure i militari ed altri viaggianti per conto dello Stato (nella proporzione di 6.26 p. 0/0); mentre nel 1878 ascendeva in totale a 28,954,439, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 3.28, 16.22, 45.37, 28.82 p. 0/0), e compresi i militari, ecc. (nella proporzione del 6.31 p. 0/0). — Ne risulta quindi un aumento complessivo di viaggiatori 1,450,908, ripartito su ogni classe.

Il prodotto complessivo dei viaggiatori ascese a lire 69,531,266.61, e si compone di L. 65,545,272.90 per le suddette 4 classi (nelle proporzioni di 16.13, 28.72, 33.73, 15.68 p. 0/0), e di L. 3,988,993.71 pei militari, ecc. (nella proporzione di 5.74 p. 0/0); mentre nel 1878 ascendeva in totale a L. 68,670,555.59, e si componeva di lire 64,618,333.32 per le suddette classi (nelle proporzioni di 16.04, 29.19, 33.72, 15.15 p. 0/0), e di L. 4,052,202.27 pei militari, ecc. (nella proporzione di 5.90 p. 0/0). — Ne risulta quindi un aumento complessivo di prodotto di L. 863,731.02, calcolate pure le diminuzioni di lire 81,865.43 per la 2ª classe dei viaggiatori, e di lire 63,208 56 pei militari, ecc.

Il percorso totale dei viaggiatori fu nel 1879 di chilometri 1,439,819,618, suddiviso nelle suddette classi (colle proporzioni di 7.13, 19.88, 37.21, 18.41 p. 0/0), e com-

presi chil. 250,113,557 pei militari, ecc. (nella proporzione di 17·37 p. 0[0); mentre nel 1878 fu di chil. 1,390,955,589, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 7.67, 20.97, 37.46, 15.64 p. 0[0), e compresi chil. 253,992,486 pei militari, ecc. (nella proporzione del 18.26 p. 0[0. — Ne risulta quindi un aumento complessivo di chilometri 48,864,029, calcolate pure le diminuzioni di chil. 9,445,121 per la 1ª e 2ª classe insieme, e di chil. 3,878,929 pei militari, ecc.

Risulta infine che il percorso medio di un viaggiatore nel 1879 fu di chil. 102 per la 1ª classe, 58 per la 2ª, 39 per la 3ª, 29 per la 4ª e prezzi ridotti, e 131 pei militari, ecc.; mentre nel 1878 fu di chil. 112 per la 1ª classe, 62 per la 2ª, 30 per la 3ª, 26 per la 4ª e prezzi ridotti, e 139 pei militari, ecc. — Il prodotto medio di un viaggiatore nel 1879 fu di: L. 11.21 per la 1ª classe, 4.05 per la 2ª, 1.71 per la 3ª, 1.21 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.09 pei militari, ecc.; mentre nel 1878 fu di: 11.06 per la 1ª classe, 4.26 per la 2ª, 1.76 per la 3ª, 1.24 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.21 pei militari, ecc. — Ed il prodotto medio di un viaggiatore per chilometro fu nel 1879 di L. 0.0549 complessivamente per le 4 classi, e 0,0150 pei militari, ecc.; mentre nel 1878 fu di L. 0.0568 per le stesse classi complessivamente. e L. 0.0150 pei militari, ecc.

4. Riguardo al movimento e prodotto delle *Merci a grande velocità*, il peso totale dei trasporti, tanto a pagamento ordinario, quanto per conto dello Stato, ascese nel 1879 a quintali 3,968,435, mentre nel 1878 era di quint. 3,694,322. Ne risulta quindi un aumento di quintali 274.113.

Il prodotto totale dei detti trasporti ascese nel 1879 a L. 13,578,828.05, mentre nel 1878 era di L. 12,820,824.63. Si ebbe quindi un aumento di L. 758,003.42.

Il percorso totale delle suddette merci fu nel 1879 di quint.-chil. 525,802,850, mentre nel 1878 era di quint.-chil. 474,839,968. Si ebbe così un aumento di quint.-chil. 50,962,892.

Risulta quindi che i chil. percorsi da un quintale di merce a grande velocità furono 132 nel 1879 e 128 nel 1878; che il prodotto medio per quintale fu di L. 3.42 nel 1879 e di L. 3.47 nel 1878; e che il prodotto medio di un quintale per chilometro fu di L. 0.0258 nel 1879, e di L. 0.0270 nel 1878.

5. Riguardo al movimento e prodotto delle *Merci a piccola velocità*, il peso totale dei trasporti, suddivisi in 9 classi, compresi i trasporti per conto dello Stato, ascese a tonn. 8,371,710, mentre nel 1878 era di tonn. 7,507,114. Si ebbe dunque un aumento di tonn. 864,596.

Il prodotto totale dei detti trasporti ascese nel 1879 a L. 70,314,131.14, mentre nel 1878 era di L. 62,997,645.51. Si ebbe dunque un aumento di L. 7,316,485.63.

Il percorso totale delle suddette merci fu nel 1879 di tonn.-chil. 1,018,065,888, mentre nel 1878 era di tonn.-chil. 888.549,905. Si ebbe così un aumento di tonnell.-chil. 129,515,983.

Risulta quindi che i chil. percorsi da una tonnellata di merci a piccola velocità furono 121 nel 1879 e 117 nel 1878; che il prodotto medio di una tonnellata fu di lire 8.39 nel 1879 come nel 1878; e che il prodotto medio di una tonn. per chil. fu di L. 0.0694 nel 1879 e di lire 0.0713 nel 1878. —

6. Secondo la specificazione per natura delle merci a piccola velocità (cioè in 20 categorie principali, con 12 suddivisioni parziali), rilevasi che nel 1879 i trasporti principali furono: *a*) cereali e farine, tonn. 1,917,770, ossia il 22.91 0[0 (nel 1878 erano tonn. 1,735,693, cioè il 23.12 0[0); *b*) carbon fossile, tonn. 1,039,482, ossia il 12.41 0[0 (nel 1878 erano tonn. 977.983, ossia il 13.03 0[0); *c*) marmi e graniti, tonn. 981,158, ossia l'11 72 0[0 (nel 1878 erano tonn. 994,925, ossia il 13.25 0[0). —

7. Il movimento particolare del bestiame a grande e piccola velocità ascese in complesso nel 1879 a 2,172,712 (di cui 571,913 di bestiame grosso, e 1,600,799 di bestiame piccolo, ossia il 21 0[0 del primo, ed il 79 0[0 del secondo); mentre nel 1878 ascese invece a 2,229,357 (di cui 605,748 di bestiame grosso, e 1,623,000 di bestiame piccolo, ossia il 27 0[0 del primo, ed il 73 0[0 del secondo). Ne risulta quindi una diminuzione totale di 56,645, di cui 38,835 di bestiame grosso, e 22,810 di bestiame piccolo. —

Delle altre cifre ed indicazioni particolari sulla percorrenza e composizione dei convogli e dei veicoli, sul consumo di combustibile, sugli accidenti, ecc., che completano la parte relativa all'esercizio, ci occuperemo nel prossimo numero.

(*Continua*)

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Al Direttore del *Monitore delle Strade Ferrate*

Torino, 14 febbraio.

Preg.mo amico

In relazione alla mia precedente lettera, pubblicata nel *Monitore* N. 5, eccovi lo stato dei lavori della suddetta Galleria al 31 gennaio p. p.

A cagione di due tratti di *galleria esterna* da aggiungersi alle due estremità, la lunghezza totale della Galleria diventa di m. 3173.56, in luogo dei m. 3449.70 ch'erano indicati nella precedente tabella.

Fatta questa dichiarazione, ecco la nuova tabella relativa ai detti lavori.

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 31 gennaio 1881.

(Lunghezza di progetto m. 3173.56).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Differenze ossia lunghezze complement.
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	
1	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . »	1295.40	1066.00	2361.40	812.16
2	Canali di *strozzo* . . . . . . »	108.60	50.50	159.10	653.06
3	Vôlti in calotta . . . . . . »	30.00	35.50	65.50	587.56
4	Scavi per la vôlta in calotta . . »	12.00	25.00	37.00	550.56
5	*Strozzetti* . . . . »	18.00	12.75	30.75	519.81
6	*Avanzate* . . . . »	18.20	11.45	29.65	490.16
	Somma . . . m.	1482.20	1201.20	2683.40	

Ing. V. Ferrari.

LA VENTILAZIONE DELLA GALLERIA DEL MONCENISIO

Esaurita la pubblicazione della Memoria dell'ing. C. Frescot su questo importante argomento, facciamo oggi luogo, come promettemmo, alla lettera direttaci dall' ing. cav. Francesco Kossuth, il quale intende far valere il suo diritto di priorità nell'invenzione e pubblicazione dei mezzi atti ad assicurare alla Galleria del Fréjus la più perfetta ed economica ventilazione.

Senza presumere di entrare giudici nella questione, noi riferiamo la lettera dell'ing. Kossuth, e per *debito d'imparzialità*, e per sincero desiderio che da una polemica seria, nel campo della scienza, si possa trarre un utile risultato pratico.

Quanto poi all'opuscolo di cui si tratta, ci duole di non poterlo riprodurre, sia per la sua lunghezza (pag. 35 in 8° grande), sia perchè di carattere strettamente tecnico, appoggiato a formule e dimostrazioni troppo minute pei lettori del *Monitore*.

Solo ci basta accennare che, riconoscendo l'insufficienza della ventilazione spontanea, nonchè dei mezzi attualmente adoperati per aiutarla, ed accennandone pure gl'inconvenienti, l'egregio Autore viene a conchiudere pressochè come l'ing. Frescot, proponendo la soluzione che trovasi riferita testualmente nella stessa sua lettera.

Accennati così gl'intendimenti dell'egregio Autore ed i nostri in tale questione, ecco il testo della indicata lettera:

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate*. — Torino.

Cesena, 30 gennaio 1881.

Nel novembre 1880 io stampai e pubblicai un opuscolo intitolato: *Ventilazione artificiale perfetta ed economica della grande Galleria del Fréjus*, nel quale indicai, svolsi e dimostrai la soluzione del problema di ventilare artificialmente le grandi Gallerie ferroviarie, « Chiudendo una delle « estremità della Galleria con porta o parete mobile, aprendo « nel fianco di essa Galleria, a poca distanza di questa « chiusa, una condotta avente ampia sezione, ed applicando « sopra questa condotta un ventilatore aspirante di qual- « siasi modello ».

Il 3 gennaio di quest'anno, inviai il suddetto opuscolo a parecchi Capi-servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il sig. cav. C. Frescot ebbe pure piena conoscenza del medesimo.

Lessi nel N°. 4 del di Lei pregiato periodico una lettera ed una Memoria ambedue del predetto sig. Frescot, il quale si è scordato di fare allusione al mio opuscolo, per quanto la convenienza di ciò tanto più si manifestava, che una stranissima analogia esiste tra la predetta sua Memoria e quel mio opuscolo, di cui egli aveva piena conoscenza prima di dare luce nel di Lei stimato periodico a quel suo scritto, ch'egli fa risalire al 1871, ma che prima d'oggi non ha creduto dover fare di pubblica ragione.

Acciocchè la S. V. Ill.ma possa giudicare di quest'analogia, mi pregio inviarle un esemplare del mio opuscolo; e poichè tratta di argomento importantissimo, Le sarei tenuto s'Ella volesse pubblicare questo lavoro.

Intanto lascio a chi spetta la cura di spiegare, se la soluzione semplicissima di una seria difficoltà fu svolta fin dal 1871, perchè non è mai stata messa in opera questa soluzione al Fréjus; e perchè invece sono stati spese somme che superano di gran lunga quella occorrente per applicare quel rimedio, in provvedimenti notoriamente privi di valore, e che lasciarono a tutt'oggi sussistere le difficoltà create dall'insufficienza della ventilazione del Fréjus, in tutta la loro importanza ed in tutti i loro effetti, compresi i numerosi casi di asfissia e fin di morte d'uomo.

In attesa che il sig. cav. Frescot voglia compiacersi di spiegare questa anomalia stranissima, mi sia lecito credere ad un malinteso, ed attribuirmi, come mi attribuisco, la priorità della idea da me svolta in quell'opuscolo, di cui il sig. Frescot ebbe piena conoscenza prima di aver pubblicato nel di Lei periodico l'accennata sua lettera.

Pregando la S. V. Ill. di dare luce alla presente in un prossimo numero, e ciò per debito d'imparzialità, La prego di gradire i sensi della mia massima considerazione.

Francesco Kossuth
Direttore generale delle miniere
Cesenate ecc.

IL BONIFICAMENTO DELL'AGRO ROMANO

L'art. 2°, comma *c.*, della legge 11 dicembre 1878, relativa all'Agro romano, prescrive il bonificamento, *anche nei rispetti agrarii*, di una zona di terra per un raggio di circa 10 chilometri dal centro di Roma, considerando per tale il *Miliarium Aureum* del Foro. Per ottemperare a tale disposizione, i Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio nominavano una Commissione, coll' incarico di studiare quali fossero gli elementi che avrebbero potuto servir di base ai due Ministeri per compilare un progetto di legge a complemento di quella sopraccitata. Tale Commissione era composta dei signori: comm. marchese Raffaele Pareto, ispettore del Genio civile; comm. Siemoni, ispettore superiore forestale del Regno; ingegnere P. di Tucci; comm. Osea Brauzzi, ispettore del Genio civile; comm. Amenduni, ingegnere-capo dell'Ufficio pel bonificamento dell'Agro romano; comm. Raffaele Canevari, ispettore agricolo del Regno.

Compiuto il suo importante lavoro, la Commissione ha presentato la seguente Relazione, che crediamo utile riprodurre, a lume della prossima discussione del relativo progetto di legge già sottoposto alla Camera dei deputati.

Alle LL. EE. i signori Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio.

La Commissione tecnica pel bonificamento agrario di una zona dell'Agro romano, compresa nel raggio di dieci chilometri dal *Miliarium aureum* di Roma, ha ultimato i suoi lavori.

L'arduo problema proposto al suo esame ebbe una larga trattazione nelle sue discussioni; ed i verbali delle adunanze, che ho l'onore di trasmettere alle Eccellenze Loro, dimostrano, a me sembra, che alla gravità dell'argomento non fece difetto la solerzia ed il buon volere dei singoli componenti della Commissione.

L'osservanza di una deferente prudenza ci fece fin dalle prime adunanze accorti della opportunità di non isolarci dagli agricoltori della campagna di Roma. Questi, lottando tutto dì colle condizioni attuali del suolo, avrebbero potuto offrirci copiosa messe di fatti capaci di far apprezzare giustamente la natura delle pratiche difficoltà da affrontare ed il valore degli sforzi necessarii a vincerle, onde tendere a conseguire su questo suolo un'agricoltura migliorata.

La gentile compiacenza di quasi tutti gli invitati ci pose così meglio in grado di accertare appieno le opinioni che intoeno ad una trasformazione agricola di questo suolo dominano presso la classe più direttamente interessata nell'argomento: ed i lumi essenzialmente pratici che seppero fornici ci aiutarono non poco a riconoscere quali e quante colture fosse possibile introdurre nella campagna, che era soggetto ai nostri studii.

A proposito delle quali colture, la Commissione si diè premura di porre in luce pregiudizialmente, come non si riesca veramente ad affermare con sicurezza che una cultura, piuttosto che un'altra, possa per sua natura avere influenza apprezzabile sulla malsania di una regione. Tale influenza può però la coltnra esercitarla, in quanto con essa e per essa si rende indeclinabile il provvedere costantemente ad un sufficiente grado di asciugamento del terreno. Così il cangiamento degli attuali sistemi di coltura, nella parte dell'Agro romano che considera la legge, viene ad essere un potente ausiliario ed un compimento indispensabile dei lavori idraulici, all'oggetto precipuo di raggiungere il risanamento dell'aria nei dintorni di Roma.

E perchè a questo finale scopo possa provvedersi con tutti i mezzi che vi debbono necessariamente concorrere, si ravvisò utile di aggiornare ogni raccomandazione circa l'introduzione in queste campagne dell'irrigazione; ed in pari tempo si riconobbe la necessità della estirpazione dei canneti e dei boschi delle valli umide. Una lunga discussione si impiegò circa l'influenza che possono avere sulla malsania quei boschi, che fasciano parallelamente alla costa le campagne romane. La maggioranza della Commissione fu tutt'altro che favorevole alla conservazione in genere dei medesimi; ma quell'argomento usciva dalla cerchia degli studii affidatile. Laonde non fu formulata conclusione alcuna, che concernesse direttamente il governo di quelle selve.

Ma la difficoltà vera della quistione si manifestò tutta intera, quando dal considerare ciò che è possibile agrariamente in questo suolo, si scese al pratico modo di vederlo attuato; quando trattossi di determinare quei mezzi, dal funzionamento dei quali sia ragionevole sperare una sollecita trasformazione agraria di quei campi, sui quali ora é così fatale il soggiorno.

Un attento e minuto esame delle cause complesse che mantengono su questo suolo l'attuale stato agrario, persuase la Commissione che possa bastare ad avviare un cangiamento agricolo il trovar modo di ripopolare convenientemente lo squallido deserto che ne circonda; il riversare sui nostri campi il capitale necessario alla trasformazione a modico interesse e lenta ammortizzazione; il promuovere con efficacia un cambiamento tale nel governo del bestiame, da far sperare che il concime, indispensabile ad una agricoltura migliorata, si produca sui campi così che sia possibile svilupparne ed utilizzarne la ricchezza.

E la maggioranza della Commissione formulò le seguenti conclusioni, che ho l'onore di sottoporre all'alta considerazione delle Eccellenze Loro.

« Dopo conseguito, a mezzo dei bonificamenti idraulici prescritti dalla legge 11 dicembre 1878, un sensibile miglioramento nelle condizioni generali di salubrità:

« 1. Doversi raccomandare lo iniziamento di centri abitati presso la periferia della zona dei dieci chilometri di raggio attorno a Roma, preferibilmente in località tali che possano giovarsi delle ferrovie esistenti. E potrebbero essere quattro, come ad esempio: nei pressi della Stazione della Magliana sulla ferrovia per Civitavecchia; a ridosso della ferrovia napolitana verso la tenuta del Quadraro; lungo la linea del *tramway* di Tivoli; in vicinanza della villa Spada, presso la linea ferroviaria da Roma ad Orte.

« 2. Tali centri dovrebbero iniziarsi procurando di ridurvi dal principio una popolazione di un migliaio di individui, ossia di circa duecento famiglie.

« Per impiantarli, potrebbe il Governo tentare l'efficacia di un invito ai proprietarii dei luoghi ad essi destinati, perchè entro un limite fisso di tempo mettano a disposizione per ciascun centro abitabile un seicento ettari per il territorio coltivabile della popolazione; ed il Governo stesso dovrebbe espropriare contemporaneamente l'area necessaria per l'abitato, capace di contenere almeno un quattromila o cinquemila abitanti, cui si provvederebbe gradatamente il maggior territorio occorrente in progresso. Trascorso inutilmente quel termine, dovrebbesi necessariamente espropriare anche il territorio occorrente alle prime duecento famiglie.

« 4. Prima di permettere l'abitazione dei nuovi centri, dovrebbesi dal Governo far bonificare con cure minute, nel modo più razionale e completo, l'intera superficie coltivabile assegnata ad ogni centro, costruire le strade, pavimentate e fognate per entro alla superficie abitabile, e fornirli di acqua potabile in abbondanza.

« 5. Sarebbe parimenti necessario che lo Stato anticipasse agli abitanti dei nuovi centri il capitale occorrente al dissodamento del territorio ed alla fabbricazione delle case.

« 6 Il rimborso allo Stato di queste somme dovrebbe farsi, per i terreni, col canone annuo da fissarsi, preferibilmente in natura, in una parte aliquota dei prodotti della terra. In quanto poi alle aree fabbricabili, lo Stato dovrebbe cederle in enfiteusi ai richiedenti, coll'obbligo espresso di fabbricarvi case, imponendo agli acquisitori un canone annuo, composto dell'interesse del prezzo pagato per l'espropriazione, più i frutti di quella quota di capitale impiegato nelle strade e fognature interne, che può proporzionatamente spettare ad ogni casa, e più finalmente una quota per lenta ammortizzazione del capitale anticipato per la fabbricazione; fermo restando il diritto di affrancazione agli enfiteuti sulla base della legge. Altrettanto deve dirsi dei terreni da coltivarsi, che, per rifiuto degli attuali proprietarii, giusta quanto si è detto al n. 3, dovessero espropriarsi dallo Stato per darli in enfiteusi, coll'obbligo del miglioramento di coltura, mediante canone annuo in natura.

« 7. Per promuovere e raggiungere efficacemente l'avviamento delle colture migliorate sulla restante campagna, compresa nel raggio di 10 chilometri intorno a Roma, sarebbe assai desiderabile, perchè conducente indirettamente, ma sollecitamente allo scopo, che il Governo trovasse modo di vietare il pascolo brado degli animali bovini in tutto l'Agro romano.

« 8. Che obbligasse i possessori delle terre al di fuori dei territorii dei quattro centri summenzionati a costruire proporzionati, solidi ed igienici ricoveri per gli operaj. La proporzione, col possesse di tali ricoveri, dovrebbe fissarsi considerando le colture migliorate col sussidio dei concimi prodotti sul fondo colla stabulazione mista dei bovini, che potranno introdursi nelle varie tenute.

« 9. Che il Governo studiasse il modo di fare estirpare i canneti ed i boschi dalle valli umide.

» 10. Per provvedere ai fondi necessarii, per quanto si contiene nei numeri precedenti, spetti all'Amministrazione di studiare una operazione finanziaria che riesca del minore aggravio al bilancio dello Stato.

» 11. Che le anticipazioni a modico interesse e lenta ammortizzazione possano farsi altresì per la costruzione dei ricoveri per gli operaj, nelle terre della zona non comprese nei territorii dei centri abitati; ed a quei proprietarii dell'Agro romano che ne facessero richiesta per la costruzione delle stalle per i bovini ».

La Commissione crede che lo scopo voluto dalla legge potrebbe raggiungersi mediante la esecuzione del progetto di sopra segnato; ed è stata condotta, nel determinare i particolari di quelle proposte, dal criterio che lo Stato non debba concorrere pecuniariamente se non con anticipazioni di somme, per reintegrarsene in uno ai relativi frutti a modico saggio in un periodo di tempo più o meno lungo. Le EE. LL. però delibereranno con maggior competenza sui mezzi pratici da prescegliere, e vedranno se possa meglio giovare un qualche concorso governativo diretto o indiretto, al più facile, pronto ed efficace conseguimento dello scopo stesso.

Per la Commissione

Il Presidente O. BRAUZZI. — *Il Segretario* P. DI TUCCI.

Dopo ciò, riferiamo il testo del progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dai ministri Baccarini, Magliani e Miceli, che si sta ora esaminando dall'apposita Giunta parlamentare:

Art. 1. — È autorizzata la spesa di L. 5,175,000 per le opere di bonificamento dell'Agro Romano, ordinate con la legge 11 dicembre 1878, n. 4642 (serie 2ª).

Queste opere sono quelle prevedute dall'articolo 2, capiversi *a* e *c* della legge citata, e sono comprese nel piano regolatore del 15 luglio 1880, compilato dall'Ufficio speciale di bonificamento dell'Agro Romano, ed approvato col voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 27 novembre 1880, e nel piano di massima del 16 dicembre 1880, limitatamente alla costruzione di un centro abitato in località da determinarsi dal Governo.

Art. 2. — Tale spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici al capitolo: *Agro Romano,* ripartitamente come segue:

Esercizio	1881	L. 500,000
Id.	1882	» 1,000,000
Id.	1883	» 1,000,000
Id.	1884	» 1,000,000
Id.	1885	» 1,000,000
Id.	1886	» 700,000
	Totale	L. 5,200,000

Art. 3. — La spesa di L. 5,200,000 per le opere sopradette sarà sostenuta pel 60 per cento dal Governo, pel 20 per cento dalla Provincia di Roma, e pel 20 per cento dai Comuni interessati.

Art. 4 – Compiuto il bonificamento delle contrade di Ostia, Maccarese ed Isola Sacra, pel quale occorrono lavori straordinarii di mantenimento, questo sarà eseguito per cura dello Stato, salvo il contributo di cui al secondo capoverso dell'art. 8 della legge suddetta, oltre quello della Provincia e dei Comuni come all'articolo precedente.

Compiuto il bonificamento nelle località di Stracciacappe, Baccano, Pantano, Lago de' Tartari e Valle dell'Almone, pel quale abbisognano lavori di ordinario mantenimento, questo sarà eseguito a cura e spesa dei proprietarii dei terreni riuniti in Consorzio obbligatorio, colle norme stabilite dalla legge medesima.

Art. 5 — È approvato il piano di massima delle opere prevedute nell'art. 2, capoverso *b*, della citata legge, compilato dal predetto Ufficio speciale in data 30 novembre 1880, ed ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 18 dicembre 1880.

Tali opere si estendono anche alla zona di terreno attorno alla città di Roma, per un raggio di circa 10 chil.

Art. 6. — Pei lavori puramente intesi al bonificamento agrario, e per la costruzione di altri centri abitati, preveduti dal piano di massima del 16 dicembre 1880, e compresi nella zona di cui all'articolo precedente, sarà provveduto con legge speciale.

Art. 7. — È data facoltà al Governo, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, di dichiarare con Decreto Reale la formazione dei Consorzii per le opere di cui all'art. 4, e di stabilire il perimetro dei Comprensorii di scolo.

Art. 8. — Qualora gli interessati costituiti in Consorzio non adempissero agli obblighi che ne derivano, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, nominerà, con Reale Decreto, un Commissario per compiere tutti quegli atti che dalla legge sono imposti al Consorzio costituito, o che furono autorizzati.

Le funzioni del Commissario dureranno fino a quando il Consorzio non provvederà direttamente allo scopo della sua istituzione.

Art. 9. — Nei bilanci dell'entrata dal 1881 in poi, saranno inscritte in apposito capitolo le somme dovute dagli enti morali interessati pel concorso nella spesa, in corrispondenza alle somme stanziate nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In seguito ad invito dell'on. Ministro dei lavori pubblici, si sono recati da qualche giorno a Roma il cav. Benazzo, vice-presidente del Consiglio d'amministrazione, ed il comm. Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, per fissare le basi della domanda che il Ministro stesso intende presentare al Parlamento circa ai fondi occorrenti per provvedere essenzialmente ai bisogni causati dallo stato attuale della rete e dall'aumento del traffico.

Frattanto sappiamo che quanto prima verranno

aperte le gare per la fornitura di 10 locomotive e di 500 carri da merci, pei quali ultimi saranno esclusivamente invitate le Ditte nazionali.

><

Veniamo informati che fra breve sarà distribuita stampata ai membri della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie un'altra parte della Relazione. Frattanto a Roma segue la stampa della parte rimanente; di guisa che nel mese venturo tutto il lavoro verrà indubbiamente presentato alla Camera.

Sappiamo pure che all'elaborato della Commissione andranno uniti numerosi ed importantissimi allegati.

><

Il giorno 4 del corrente mese si riunirono in Torino i signori comm. Biglia, delegato del Ministero dei lavori pubblici ed i cav. Kossuth e Frescot, delegati dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, per discutere sul miglior modo di introdurre i freni continui su quelle ferrovie. I predetti signori, riconoscendo d'accordo che i migliori freni continui finora conosciuti sono quelli Westinghouse e Smith Hardy, ammisero che convenga applicarli ai treni della linea sulla quale si vorrebbero fare gli esperimenti, e riconobbero che la linea da prescegliere all'uopo sarebbe quella da Bologna a Pistoia.

><

La Commissione per la unificazione dei segnali ferroviarii, presieduta dall'Ispettore delle ferrovie comm. Biglia, ha ultimato il suo lavoro, ed ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici lo schema di regolamento da essa formulato. I delegati delle due Società delle Romane e Meridionali hanno però dichiarato, nel firmare quel regolamento, che l'accettazione di esso per parte loro era individuale, e non vincolava quindi le decisioni delle Amministrazioni da essi rappresentate.

><

Pel 21 corrente è convocata a Torino la Commissione, composta dei rappresentanti delle principali Amministrazioni ferroviarie e presieduta dall'Ispettore comm. Biglia, per continuare lo studio di unificazione dei tipi del materiale mobile. La Commissione, avendo già esaurito l'esame dei tipi di locomotive, procederà ora a quello dei veicoli.

><

Nelle conferenze relative al servizio cumulativo fra le Società ferroviarie e di navigazione del Regno, tenutesi a Milano nello scorso gennaio, fu convenuto che gli accordi ivi presi debbano essere trasformati, a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, in un progetto di Convenzione-regolamento, da discutersi poi fra le Amministrazioni interessate.

><

Furono presentati al Ministero due progetti di appalto per nuove costruzioni ferroviarie: il primo per la linea Novara-Varallo, tronco Fara-Romagnano, della lunghezza di chilom. 11; ed il secondo per la linea Parma-Brescia-Iseo, tronco da Parma al Po, della lunghezza di circa 20 chilometri.

Pei detti progetti ci furono comunicati i principali dati tecnici, che ci riserviamo di far conoscere ai nostri lettori nel prossimo numero, non potendolo oggi per mancanza di spazio.

><

Nei giorni 7 ed 8 del corrente mese ebbero luogo, con esito favorevole, gli esperimenti di prova delle travate metalliche dei ponti costruiti sul tronco Partinico-Castellammare del Golfo, della linea Palermo-Marsala-Trapani. Il nuovo tronco si troverà in breve pronto ad essere aperto all'esercizio.

><

Apposita Commissione governativa procedette il 10 corrente alla visita di ricognizione del tronco Favarotta-Licata, della lunghezza di chilom. 18. Si spera che, mantenendosi buona la stagione, si possano ultimare prima della fine del mese i lavori necessarii per aprire, colle dovute garanzie, la linea all'esercizio.

><

La Camera di commercio di Potenza ha interessato il Ministero di agricoltura, industria e commercio a far pratiche presso quello dei lavori pubblici per sollecitare l'apertura del servizio merci a piccola velocità sul tronco Baragiano-Potenza, della linea Eboli-Potenza-Metaponto. Le tariffe relativamente elevate della grande velocità fanno sì che il commercio locale non risenta che in troppo esigua misura i beneficii dell'apertura all'esercizio di quel tronco di ferrovia, e quindi il reclamato provvedimento si rende più che mai urgente.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio si è pronunziato favorevole ad una proposta della Società delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba per modificazioni alle tariffe pel trasporto delle merci sulle dette ferrovie.

><

Ci vengono comunicati da Reggio di Calabria i seguenti particolari tecnici sul progetto di esecuzione del tronco di ferrovia da Castrocucco a Scalea, della linea Reggio-Castrocucco, testè rassegnato al Ministero da quella Direzione tecnica governativa delle ferrovie.

La lunghezza del tronco misura m. 13,620, e l'importo totale dei lavori ammonta a L. 8,500,000. Il costo medio chilometrico risulta quindi di L. 625,000. Nell'importo medesimo sono comprese le occupazioni stabili per la sede della strada e la provvista del materiale di armamento, a cui si riserva di provvedere l'Amministrazione governativa.

La planimetria del tronco è suddivisa in 16 curve ed in 16 rette, aventi le prime lo sviluppo di m. 6,241.27, e le seconde la lunghezza di m. 7,378.73. Le curve più ristrette hanno un raggio di 600 metri.

L'altimetria del tronco è ripartita in m. 4,038.34 di tratti orizzontali, ed in m. 9,581.66 di tratti in pendenza, i quali a loro volta sono suddivisi come segue;

livellette al	5	0/00	M.	250.00
id.	10	»	»	860.00
id.	12	»	»	941.66
id.	15	»	»	1,580.00
id.	18	»	»	3,330.00
id.	20	»	»	320.00
id.	25	»	»	2,300.00
		Totale	M.	9,581.66

I manufatti progettati sono 32, dei quali 14 di luce inferiore ai 10 metri, cioè;

Acquedotti da m. 0.50 a m. 3. N. 8.
Ponticelli da m. 3 a m. 6. N. 4.
Ponticelli da m. 6 a m. 10. N. 2.

Gli altri 18 manufatti hanno tutti una luce superiore ai 10 m. secondo la loro importanza, e cioè 7 ponti da m. 10 a 30, ed 11 viadotti da m. 30 a 218, ch'è quello sul Burrone Casaletto.

Le gallerie previste in progetto sono 4, cioè:

1) Punta della Nave, di	m.	320
2) Serra Vinicola	»	597
3) Vannefora.	»	350
4) Saraceno	»	463
Totale	M.	1.730

Sono progettate due Stazioni; una per Tortora e Ajeta, e l'altra per Scalea; ed una fermata per San Nicola Arcelli.

Per l'attraversamento delle strade ordinarie sono previsti N. 8 passaggi a livello e 2 sotto-passaggi. Per l'alloggio dei guardiani della strada sono da stabilirsi 13 case cantoniere e 10 garette di guardia.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha delegato a rappresentarla presso il Comitato della Esposizione industriale nazionale di Milano, per tutte le pratiche relative al suo concorso all'Esposizione medesima, il sig. ing. P. Colombo, ispettore principale della Direzione dell'esercizio.

L'Amministrazione delle suddette Ferrovie ha così aggiudicata la fornitura di 12 locomotive per la Novara-Pino, di cui seguì la gara il 31 gennaio p. p.:

6 locomotive a 6 ruote accoppiate e relativi tenders alla ditta Henschel et Sohn di Cassel;

6 dette ad 8 ruote accoppiate alla ditta Maffei di Monaco.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzate le seguenti gare per la fornitura di:

10 mila tonnellate carbone grosso inglese, da consegnarsi a Genova;

10 mila tonnellate mattonelle, da consegnarsi a Genova;

6 mila tonnellate mattonelle, da consegnarsi a Pisa;

6 mila tonnellate carbone grosso inglese, da consegnarsi a Pisa.

Nella gara tenutasi per la fornitura di 24 mila tonnellate carbone austriaco, riuscì aggiudicataria la *Società di Trifail.*

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

7 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Fornaci Caldè-Germignana, della linea Novara-Pino. Deliberato provvisoriamente al signor Nelli Ferdinando, col ribasso del 5.11 0[0] sulla somma del 1.o incanto, la quale da L. 1,720,781.81 fu ridotta a L. 1,632,849.86 — L'asta definitiva è fissata pel 21 corrente. (Vedi *Notizie ferroviarie italiane*).

7 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Germignana-Galleria di Luino — Non essendo stata presentata alcuna offerta, l'appalto venne aggiudicato definitivamente al deliberatario provvisorio signor Pellini Giorgio per la somma di L. 2,023,317.59, ossia col ribasso del 22.95 0[0] sulla somma di appalto di L. 2,625.980.

7 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Ravenna-Bevano, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini — Deliberato provvisoriamente al signor Foccaccia Cesare, col ribasso del 5.65 0[0] sulla somma del 1°. incanto, che da L. 235,252.99 fu ridotta a L. 221,961.20 — L'asta definitiva è fissata pel 19 corrente. (Vedi *Notizie ferr. ital*).

8 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco dal torrente Fiumicello a Teramo, della linea Teramo-Giulianova — Il signor Lastrucci avendo offerto il ribasso del 13.81 0[0] sulla somma dell'ultimo incanto, rimase aggiudicatario dell'appalto per la somma di L. 384,768.80, ossia col ribasso complessivo del 23.85 0[0] sulla somma di appalto di L. 505,285.

8 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco dalla galleria di Luino alla galleria di Maccagno Inferiore, della linea Novara-Pino. Non essendo stata presentata alcuna offerta, l'appalto venne aggiudicato definitivamente al deliberatario provvisorio signor Bulgheroni Ambrogio per la somma di 1,025,745.46, ossia col ribasso pel 25.79 0[0] sulla somma di appalto di L. 1,382,220.

11 *febbraio* — Fatali per l'appalto del tronco Gozzano-Orta, della linea Gozzano-Domodossola — Deliberato provvisoriamente al signor Isola Luigi, col ribasso del 12 0[0] sulla somma del 1°. incanto, che da L. 1,048,060 fu ridotta a L. 922,292.80 — L'asta definitiva è fissata pel giorno 5 dell'entrante marzo.

12 *febbraio* — Primo incanto per l'appalto del tronco Laveno-Fornaci Caldè, della linea Novara-Pino. — L'esperimento é andato deserto, tanto al Ministero dei lavori pubblici, quanto alla Prefettura di Como.

Il Consiglio di Stato, in recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni rispetto ad affari concernenti le strade ferrate:

Ha ritenuto che possa essere approvato, onde procedere ai pubblici incanti, il progetto di appalto dei lavori di costruzione del 2°. tronco della linea Adria-Chioggia, compreso fra Loreo e Cavanella d'Adige. Questo tronco ha la lunghezza di m. 8,454.86, ed importa la spesa complessiva di L. 650,000, di cui L. 544,723.78 a base d'asta, e L. 105,276.22 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti;

Ha approvato il progetto di appalto del tronco di ferrovia Mortara-Garlasco della linea Vercelli-Mortara-Broni, della lunghezza di m. 16,878.10, colla spesa presunta di L. 1,430,000, cioè L. 882,000 a base d'asta, L. 164,358.51 per espropriazioni, e L. 383,641.49 per ferri d'armamento, materiale fisso ed imprevisti;

Ha avvisato che possa essere approvato, per servire di base a regolare aggiudicazione, il progetto di appalto del tronco S. Severino-Matelica, della linea Fabbriano-Albacina-Macerata. Il nuovo tronco ha la lunghezza di m. 19,556.21, e l'importo relativo sarebbe di L. 2,282,000, di cui L. 1,800,000 a base

d'asta, e L. 482,000 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, provvista di ferri d'armamento, materiale fisso ed imprevisti;

Ha opinato che possa approvarsi il collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Luigi Trabbia per la costruzione di un fabbricato per alloggio del personale nella Stazione di Torremare (ferrovie Calabro-Sicule):

Ha approvato il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Cava Manara a Cava Carbonara, della lunghezza di m. 3,516.80 e dell'importo di L. 456,784.48, delle quali L. 326,923.32 per lavori da appaltare, e le rimanenti per espropriazioni, materiale d'armamento ed imprevisti.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 7 al 12 corrente febbraio.

Il Consiglio ha approvato:

Un progetto per costruzione del 3° tronco da Sella di Corno alla Stazione di Rocca di Corno, della ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per ampliamento delle Stazioni di San Giacomo, Torre Melissa, Mirto Crosia e Campana, nella ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per impianto di una fermata a Buonfornello, nel tronco Lascari-Fiumetorto della ferrovia Messina-Termini;

Un progetto per sistemazione delle condotte di acqua, che attraversano il piazzale della Stazione definitiva ferroviaria di Palermo;

Quattro distinti progetti di appalto per costruzione di tettoie metalliche nei fabbricati secondarii per rimessa locomotive, rimessa vetture, magazzini merci e magazzino generale degli approvvigionamenti, nella Stazione definitiva ferroviaria di Palermo:

Due progetti per esercizio di tramvie a vapore: una sulla strada nazionale da Brescia al Caffaro, sino all'incontro della strada provinciale per Gardone; e l'altra lungo la strada provinciale da Brescia ad Orzinuovi, in provincia di Brescia;

Un progetto per apertura e sistemazione di un tratto di metri 1600 in prolungamento della strada nazionale da Alghero a Porto Conte, in provincia di Sassari;

Un progetto per lavori di completamento al tronco dal Vallone delle Manche al torrente Otturi, della strada provinciale di 2ª serie dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, in provincia di Cosenza;

Un progetto per restauri alla difesa in fascinoni detta del Botto, sulla sinistra di Po, nei Comuni di Senna e di Somaglia, in provincia di Milano;

Ed un progetto per urgenti riparazioni frontali in varie località dell'arginatura sinistra di Adige nella 2ª sezione del circondario idraulico di Este.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge ferroviaria. — Scrivono da Roma al *Presente* di Parma:

Il disegno di legge che modifica la legge sulle ferrovie complementari del Regno dorme ancora presso l'Ufficio centrale del Senato: corrono su questo proposito molte voci più o meno esatte: chi dice che si voglia modificare l'articolo relativo ai Consorzii, chi altri articoli. Tutto ciò potrà aver qualche fondamento, ma non basta a spiegare un ritardo così lungo: la ragione vera, per la quale non si manda avanti la legge, è questa, che l'Ufficio centrale, a proposta del commissario Digny, vuol modificare la tabella contenente le linee di prima categoria.

Ricorderete la lotta viva che ci fu alla Camera sulla linea, che da un punto dell'Aretina, doveva andare a congiungersi colla Romagnola ad oriente di Bologna. Chi voleva che si staccasse da Firenze, e chi da Pontassieve; i fautori di quest'ultimo distacco la vinsero, e fu decretata la Faenza-Pontassieve.

In Senato venne risollevata la questione, e finì dopo una dichiarazione del Ministro, che avrebbe fatto studiare il tracciato per Firenze, onde vedere se stava di fatto che questa linea sarebbe riuscita più lunga e più costosa della linea rivale. Ora l'Ufficio del Senato ha chiesto al Ministro dei lavori pubblici il risultato di questi studii; e siccome non saranno compiuti che tra pochi giorni, così la Commissione del Senato li attende per vedere se sia il caso di sostituire alla Faenza-Pontassieve la Faenza-Firenze.

Io tengo per certo che l'Ufficio centrale adotterà questa seconda linea, e l'adotterà pure la Camera assai facilmente, non avendo più ragione di esistere oggi quella coalizione che nel 1879 fece preferire il distacco a Pontassieve. Votarono allora per la Faenza-Pontassieve i partigiani della Modena-Lucca ed i partigiani di altre linee che si disputavano il primato con altre che furono poi approvate. Cessata questa coalizione di interessi, la Faenza-Firenze otterrà la vittoria.

Ferrovia Novara-Pino — In seguito alla diminuzione di lire 6.20 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 3,773,196, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 gennaio u. s. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Pino per Sesto Calende, in provincia di Novara, compreso fra Oleggio e Sesto Calende, della lunghezza di m. 14,550 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), si procederà alle ore 9 antim. del 18 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 3,539,257.85, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di L. 150,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 267,000, come sopra.

— In seguito alla diminuzione di lire 5.08 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,543,472.70, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 gennaio u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a tre luci ed a due binarii sul fiume Ticino, presso Sesto Calende, a servizio della ferrovia suddetta, in provincia di Novara e Milano (escluse le espropriazioni stabili, i movimenti di terra per la formazione degli argini stradali, le gettate di massi e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), si procederà alle ore 10 ant. del suddetto giorno 18 corrente presso lo stesso Ministero e le Prefetture di Milano e Novara, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 1,465,064.29, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Novara pel deposito interinale di L. 62,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 142,000, come sopra.

— In seguito alla diminuzione di L. 5 21 0[0 fatta in

tempo utile sul presunto prezzo di L. 623,989.46, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 gennaio u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia suddetta, in provincia di Milano e di Como, compreso fra Sesto Calende ed il Cucchino, della lunghezza di m. 4,035.30 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamente e meccanismi, ecc.), si procederà alle ore 9 antimeridiane del suddetto giorno 18 corr., presso lo stesso Ministero e le Prefetture di Milano e Como, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di lire 591,479.61, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio, in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma, di Milano o di Como, pel deposito interinale di L. 41,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 82,000, come sopra.

— In seguito alla diminuzione del ventesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,421,966,38, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 gennaio u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia suddetta, in provincia di Como, compreso fra Monvalle e Laveno, della lunghezza di m. 5,520 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), si procederà alle ore 10 antimeridiane del suddetto giorno 18 corrente, presso lo stesso Ministero e la Prefettura di Como, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 1,850,868.06, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Como, pel deposito interinale di L. 60,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 134,800, come sopra.

— In seguito alla diminuzione di L. 5.11 0[0] fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,720,781.81, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 2 febbraio corrente, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia, in provincia di Como, compreso tra le fornaci di Caldè e Germignana, della lunghezza di m. 8,400 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), si procederà alle ore 10 antim. del giorno 21 corrente, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Como, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 1,632,849.86, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 15, gli altri in mesi 18, dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provincali di Roma o di Como pel deposito interinale di L. 78,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 165,700, come sopra.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — In seguito alla diminuzione di L. 5.65 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 235,252.99, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 2 febbraio corrente, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Ravenna ed il Canale Bevano, della lunghezza di m. 11,855 (escluse le espropriazioni stabili, il ponte sui fiumi Uniti, le travate metalliche, i fabbricati e l'armamento), si procederà alle ore 10 ant. del 19 corrente, presso lo stesso Ministero e la Prefettura di Ravenna, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 221,961.20, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro 6 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Ferrara pel deposito interinale di L. 14,200 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 28,400, come sopra.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Alle ore 10 antim. del 25 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tratto della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra i chil. 15.950 e 24.500, della lunghezza di m. 8,550 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri dell'armamento), per la presunta somma di L. 298,754.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta della Tesoreria provinciale di Roma pel deposito interinale di L. 15,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 30,000, come sopra.

Ferrovia Adria-Chioggia. — In seguito alla diminuzione del ventesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 245,507.76, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 10 gennaio u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Adria e Loreo, della lunghezza di m. 10,400 (escluse le espropriazioni stabili e temporanee pelle cave d'imprestito e l'armamento), si procederà alle ore 10 antim. del giorno 28 corr., presso il medesimo Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 233,232.37, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro il termine di mesi dieci. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Rovigo pel deposito interinale di L. 18,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 36,000, come sopra.

Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 7 marzo p. v. in Roma, sede sociale (via Condotti, 61), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio consuntivo 1880 e preventivo 1881, per deliberare sul riparto degli utili, sulla nomina dei revisori dei conti, e finalmente sulla Convenzione col Governo per prolungare la linea ferroviaria da Terranova al Golfo degli Aranci.

Ferrovia da Stia ad Arezzo. — Da Arezzo, 9, scrivono alla *Nazione :*

Uno degli argomenti sui quali si fa rumore adesso, è la costruzione di una ferrovia casentinese da Stia ad Arezzo, la cui utilità, così per la provincia in generale, come pel capo-luogo in particolare, è ammessa da tutti senza obbiezione. Gli studii per questa ferrovia, completi e particolareggiati, esistono, e sono stati presentati fino dal marzo dell'anno scorso. Una rispettabile Società Belga si è dichiarata pronta ad assumerne la costruzione e l'esercizio, ed ha corroborato questo suo impegno, effettuando un deposito preliminare per somma considerevole.

Eppure questa linea, che sarebbe un vero benefizio per lo sviluppo delle industrie e dei commerci nostri, è ancora allo stato di pio desiderio, grazie agli intrighi di certe persone, che vorrebbero sostituire l'utile proprio al bene pubblico.

Del resto, i Comuni del Casentino, inspirati solo al sentimento del bene pubblico, hanno già fatta giustizia sommaria di tutti gli armeggiamenti posti in opera per ritardare la costituzione del Consorzio, votando unanimi per la pronta costituzione del medesimo, secondo il progetto della Società Belga.

Infatti hanno già deliberato ad unanimità i Comuni di Bibbiena, Poppi, Stia, Pratovecchio, Castelfocognano e Chitignano, ed in settimana voteranno nello stesso senso i Comuni di Castel San Niccolò, Subbiano, Talla, Chiusi ed altri.

E non cade dubbio che anche il Comune di Arezzo e la Provincia vorranno farsi interpreti del sentimento generale del paese, contribuendo all'attuazione di una ferrovia d'immenso utile per la provincia nostra e pel suo capoluogo.

Tramways di Roma. — È avvenuta in questi giorni in Roma, una decisione arbitrale, della quale ci vien data comunicazione dal *Pop. Rom.* del 14:

Avendo il sig. cav. Desiderio Baccelli offerte le sue dimissioni da direttore della Società belga dei *Tramways* in Roma, fu convenuto, di comune accordo fra lui e la Società rappresentata in Italia dal cav. . Maurizio Le Tellier, di sottoporre ad un giudizio arbitrale le varie vertenze e pendenze in corso, le quali furono stabilite fra le parti in un compromesso preliminare. Il cav. Baccelli scelse il suo arbitro in persona dell'ing. Sacerdoti, e la Società in persona del suo banchiere Adolfo Nast, essendosi convenuti di deferire al primo presidente della Corte d'appello in Roma la nomina del terzo arbitro; e l'insigne magistrato lo elesse nella persona del comm. Francesco Martorelli, ispettore generale delle Ferrovie Romane. Riunitosi il Collegio arbitrale a base del compromesso precedentemente stabilito e firmato dal cav. Baccelli e dal cav. Le Tellier nella snddetta qualità, i tre arbitri, dopo aver preso minuto conto delle varie questioni sottoposte al loro giudizio, a voti unanimi stabilirono la cifra di una indennità immediata al cav. Baccelli ed una eventuale per alcuni affari in corso.

Disastro sul tramway Vicenza-Arzignano-Valdagno. — Domenica scorsa, alle 2 circa, una macchina si staccava da Arzignano, diretta a S. Vitale per prendervi un gavone e portarlo a Vicenza. La macchina doveva poi da Vicenza tornare ad Arzignano per prendervi l'ultimo treno.

Poco dopo la sua partenza da Arzignano, la macchina, al Ponte del Guà, usciva di rotaia, percorreva fuor di rotaia un tratto di 14 metri, e precipitava dall'altezza di 7 metri nel letto del torrente.

Sulla macchina erano il macchinista, il fuochista, il conduttore Avanzini ed il capo-stazione di Arzignano.

Il primo rimase morto quasi sul colpo: gli altri tre rimasero gravissimamente feriti. Di questi, uno, secondo le ultime notizie, sarebbe morto anch'egli.

Il telegrafo portò subito a Vicenza la notizia del disastro, e da Vicenza partirono subito il procuratore del Re, l'ingegnere-capo del Genio civile ed altre Autorità.

Il *Giornale di Vicenza* nota che anche questa volta il deviamento avvenne presso il Guà, che anche questa volta il macchinista non era patentato, e che anche questa volta il disastro seguì di domenica.

Questi fatti tristissimi impongono di raccomandare di nuovo a chi spetta lo studio di una questione così grave, come questa del *tramway* Vicenza-Arzignano-Valdagno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* smentisce la voce corsa alla Borsa di Zurigo il 7 corrente, che l'Impresa Favre volesse ritirarsi. L'origine di questa diceria sembra essere il conflitto, che già da tempo è pendente fra la Società della Ferrovia del Gottardo e l'Impresa costruttrice del tunnel. Ma non devesi dimenticare che l'Impresa ha dovuto fare un deposito, che in origine era di 8 milioni e che anche attualmente ascende a 6 1[2 milioni. Ora questa somma sarebbe forzatamente perduta, se l'Impresa Favre avesse a ritirarsi dai suoi impegni senza un fondato motivo. Ove si consideri che l'importo dei lavori eseguiti negli ultimi tre mesi del 1880 ammonta a fr. 1,698,115, i 6 1[2 milioni della cauzione rappresentano circa il fabbisogno dell'intero anno; e certamente la Società, ove fosse costretta a proseguire i lavori in regia, non mancherebbe dall'impiegare la cauzione, che la compenserebbe della maggiore spesa prodotta da questa costruzione in regia, in confronto al contratto coll'Impresa Favre.

Del resto, secondo un telegramma privato da Lucerna allo stesso giornale, si assicura che già da molto tempo pendono delle trattative fra la Società del Gottardo e l'Impresa Favre, per togliere tutte le controversie. Però finora non si è giunti ad alcun accordo, specialmente sul valore delle costruzioni dei cantieri Favre; la Società sembra disposta a voler rimettere la decisione su tale valore al Consiglio federale.

— Scrivono poi da Berna, 14, al *Journal de Genève* che il tribunale arbitrale, composto degl' ingegneri Burgi, Thormann e Koller, ha condannato la Società del Gottardo a rimborsare all'Impresa Favre le spese di seconda ricostruzione della parte della vôlta del tunnel, che aveva ceduto sotto la pressione della roccia.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di gennaio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 12,500 (nel mese corrispondente del 1879 10,744), introito fr 13,600 (fr. 11,322); merce trasportata tonn. 4890 (tonn. 4083), introito fr. 17,300 (fr. 16,933.05). Introito complessivo fr. 30,900 (fr. 28,255.05), ossia fr. 753.66 (fr. 689.15) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 12,000 (1879: 10,836), introito fr. 10,000 (fr. 8,393 60); merce trasportata tonn. 1630 (tonn. 1926), introito fr. 4700 (fr. 5161.85). Introito complessivo fr. 14,700 (fr. 13,555.45), ossia fr. 565.38 (fr. 521.36) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 24,500 (1879: 21,580), introito fr. 23,600 (fr. 19,715.60); merce trasportata tonn. 6520 (tonn. 6009), introito fr. 22,000 (fr. 22,094.90). Introito complessivo fr. 45,600 (fr. 41,810.50), ossia fr. 680.60 (fr. 624.04) in media per chilometro.

Sempione e Monte Bianco. — È noto che qualche tempo fa, l'on. Rénault e gran numero di deputati hanno presentato alla Camera francese un progetto di legge per lo stanziamento di 5 milioni all'anno per 10 anni, da mettersi a disposizione del Governo, cominciando dal 1881, onde applicarli alla traversata del Sempione, e completare così la linea internazionale, che raccorda le ferrovie francesi, svizzere ed italiane, per le valli del Ron e dell'Ossola.

D'altra parte, l'on. Dupont e gran numero d'altri deputati presentavano nello stesso giorno una proposta di risoluzione motivata, tendente ad ottenere che la Camera non passasse alla discussione del progetto Rénault pel Sempione fino a che, compiti gli studii sul Monte Bianco, non si fosse trovata in grado di procedere ad un serio esame comparativo fra le due linee

Ora l'on. Loubat, relatore della Commissione d'iniziativa parlamentare, ha presentato la sua relazione, in cui è detto che un'altra opinione è scaturita, dopo la quale è probabile che, mediante una modificazione nel lavoro francese, si possa profittare del traforo del S. Gottardo, senza essere obbligati a fare una nuova galleria attraverso le Alpi.

« La Commissione d'iniziativa non poteva avere (conchiude il relatore) la missione di paragonarè fra loro questi svariati progetti, nè di proporne alla Camera una risoluzione che avesse condotto ad approvarne uno a preferenza di tutti gli altri. Questa non era davvero la sua missione.

« Essa doveva limitarsi ad esaminare se la proposta di legge fatta da Leone Rénault e la proposta fatta da Dupont erano abbastanza gravi ed importanti quanto conve-

niva perchè meritassero di essere prese in considerazione. Egli è su questo punto che si è concentrato il di lei esame.

« Essa è stata unanime nel riconoscere che la questione che preoccupa l'opinione pubblica dall'epoca dell'apertura della galleria del San Gottardo, che è stata già decisa, e che ha già fornito argomento a moltissime proposte, era del genere di quelle che le Camere francesi sono in obbligo di prendere in considerazione, coll'animo di farle prontamente riuscire.

« Ma essa ha altresì opinato che, in una questione che interessa tanto il nostro paese, fosse necessario che tutte le proposte venissero messe sotto gli occhi della Commissione speciale da nominarsi dalla Camera, e fossero studiate unitamente al Governo, acciocchè potesse essere la questione vitale seriamente studiata e con maturità di giudizio risoluta.

« Per questa ragione, o signori, la vostra ventitreesima Commissione d'iniziativa vi propone di prendere in considerazione le due proposte consegnate l'una dall'on. Rénault e l'altra dall'on. Dupont ».

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* ha pubblicato la situazione delle ferrovie aperte all'esercizio, concesse o dichiarate d'utilità pubblica durante l'esercizio 1880.

La lunghezza delle linee d'interesse generale aperte all'esercizio ascese a 917 chil., che davano quindi un totale di chil. 23,731 per la lunghezza esercìta al 31 dicembre 1880, non compresi 239 chil. di ferrovie industriali.

Non vi furono concessioni definitive proclamate durante l'anno; sicchè la lunghezza concessa definitivamente rimane fissata, come nel 1879, a 27,054 chil., fatta però deduzione di 23 chil. riscattati dallo Stato, e di 5 chil., la cui concessione venne annullata.

Le dichiarazioni di utilità pubblica di linee d'interesse generale, non seguìte da concessione, raggiunsero nel 1880 una lunghezza di 1,066 chil. Aggiungendo a questa lunghezza i 4,322 chil. delle linee nella stessa condizione al 31 dicembre 1879, si ottiene per la fine del 1880 un totale di chil. 5388.

Vennero aperti all'esercizio nel 1880 chil. 92 di linee di interesse locale, il che fa ascendere a 2,184 chil. la lunghezza delle ferrovie di questa categoria esercìte al 31 dicembre scorso.

L'Algeria aveva, alla fine dell'anno, 1,151 chil. in esercizio, e 2,113 chil. concessi. All'estero trovansi le linee di *penetrazione* aperte in Tunisia: Bona-Guelma, 36 chil.; e Medjerdah, 191 chil.

— La Direzione delle ferrovie francesi ha poi pubblicato la situazione dei lavori delle linee d'interesse generale alla fine del 4° trimestre del 1880. Le spese fatte durante l'intero esercizio ascendono a fr. 274,120,000, cioè fr. 55,030,000 in più del 1879. Tali spese si ripartiscono nel modo seguente:

Fr. 84,962,000 per le linee concesse da eseguire interamente dalle Compagnie;
» 29,418,000 per le linee concesse, con infrastruttura eseguita dallo Stato;
» 35,650,000 per le linee riscattate da costruire o terminare dallo Stato;
» 124,090,000 per le nuove linee da costruire dallo Stato, comprese le spese pegli studii.

Società delle ferrovie economiche Belga. — Secondo il *Moniteur des intér. matér.*, questa Società acquistò la rete di *tramways* a vapore, che riunisce le provincie di Milano, Bergamo e Cremona. Questa rete comprende 85 chil. già costrutti ed in esercizio, e 15 chil. concessi, ma ancora da costruire.

La maggior parte della rete essendo così compiuta, ed offrendo essa risultati che possono servire di base, è probabile che si procederà bentosto alla costituzione di una Società speciale, come sono solite a fare la Società generale dei *tramways* e la Società delle ferrovie economiche.

Ferrovie tedesche. — Il redattore in capo del *Corriere della Borsa* — così un dispaccio da Berlino — è stato condannato il 5 corr. a 200 marchi d'ammenda per aver offeso il Ministro dei lavori pubblici e delle ferrovie rimproverandogli di cercar di rovinare le Compagnie per riscattare poscia le loro linee alle condizioni che gli piace imporgli.

Ferrovie della Serbia. — Fu già annunciata la Convenzione conchiusa tra la *Société de l'Union générale* ed il Governo serbo, a proposito di quelle ferrovie. Ecco ora alcuni particolari relativi, non solo alla costruzione ed all'esercizio della linea Belgrado-Nisch-Mitrowitza, ma alla riunione dei capitali all'uopo necessarii.

La Compagnia s'impegna a costruire la detta ferrovia entro 3 anni e mezzo. All'espiro di questo termine, la linea dev'essere interamente pronta all'esercizio. La Società dell'Unione generale avrà, in cambio, diritto per 50 anni ad una annualità di L. 5,500,000. Sarà in facoltà della Società di scontare queste annualità, di riunire i capitali necessaaii, ecc., nel modo che crederà migliore.

I lavori per la costruzione della ferrovia sono calcolati in 74 milioni di franchi, cioè milioni 71, fatta deduzione del costo dei terreni da espropriare dal Governo. In cambio dei detti 71 milioni, la Società riceverà le 50 annualità sovraindicate, le quali cominceranno a decorrere dalla data della ratifica della Convenzione.

Siccome le spese non si aumenteranno che a misura dell'avanzamento dei lavori, così le somme da economizzare dalla Compagnia sull'annualità, durante la costruzione della linea, saranno portate a credito del Governo, in modo da permettergli di coprire i 3 milioni che dovrà destinare alle espropriazioni.

Oltre l'annualità di fr. 5,500,000, di cui si è parlato, il Governo si è inoltre impegnato a pagare per 50 anni un'annualità di 500,000 franchi. Queste somme serviranno a formare un fondo di riserva, destinato alla costruzione eventuale d'un raccordo colla ferrovia bulgara, ed a facilitare al Governo, in casi straordinarii, il versamento della convenuta annualità dei 5 milioni e mezzo. Laonde l'annualità totale raggiungerà i 6 milioni di franchi.

Questa verrà compensata dai prodotti della linea, che si calcola raggiungeranno nei primi tempi i fr. 14,000 per chil., lasciando un prodotto netto di 7 ad 8,000 fr. Oltre a ciò, il Governo applicherà all'annualità il prodotto dei diritti di dogana e del monopolio del sale, il cui importo totale è valutato in 4 milioni.

Indipendentemente da questa Convenzione, la Società dell'Unione generale ne ha concluso un'altra col Governo serbo. Con essa s'impegna a fornire tutto il materiale mobile, mantenere la ferrovia e far circolare due treni al giorno. Dal canto suo, il Governo le pagherà un indennizzo fisso di 4 fr. per chil. Se, per caso, il numero dei treni venisse raddoppiato, l'indennizzo sarà aumentato di fr. 3.50 per chil.

La Società dell'Unione generale ha versato una cauzione di fr. 4,000,000. La durata della 2ª Convenzione fu provvisoriamente fissata a 25 anni.

Ferrovie nel Messico. — Un dispaccio da Washington, 6, reca:

Il Comitato speciale della Camera dei rappresentanti ha adottato il rapporto favorevole al progetto tendente alla costituzione legale di una Compagnia allo scopo di costruire una ferrovia per trasportare le navi attraverso l'istmo di Tehuantepoc, secondo il piano del capitano Eads.

Questo progetto propone la garanzia del Governo per un interesse del 6 0/0 durante 15 anni sulle Obbligazioni della Compagnia, sino alla somma di 50 milioni di dollari.

— Abbiamo però veduto nello scorso numero l'opposizione locale che incontra questo progetto.

Ferrovie del Canadà. — Il Ministero canadese ha recentemente stretto un contratto con un Sindacato di banchieri europei per la costruzione di una grande ferrovia trans-continentale, che deve collegare le provincie occidentali del Canadà alla Colombia inglese sull'Oceano Pacifico. Questa linea assicurerà alla Confederazione canadese, una via di comunicazione, che sarà intieramente sul suo territorio: finora, per trafficare da un Oceano all'altro, era forza ricorrere alle ferrovie degli Stati-Uniti.

I concessionarii ricevono, a titolo di sovvenzione, 55

milioni d'acri di terreno, che equivalgono a quasi la metà della superficie della Francia; ricevono inoltre dei sussidii che salgono ad oltre 300 milioni di franchi.

La Camera dei comuni del Canadà ha approvato il progetto ministeriale: tutti gli emendamenti presentati furono respinti.

Notizie Diverse

Bonificamento delle valli di Comacchio. — Gli Ufficii della Camera hanno esaminato il progetto per la dichiarazione di pubblica utilità per le opere di bonificamento della parte settentrionale delle valli di Comacchio, ed hanno nominato commissarii gli onor. Seismit-Doda, Parenzo, Gattelli, Sani, Trevisani, Panattoni, Lugli, Marchiori e Parpaglia.

Il disegno di legge di cui si tratta è il seguente:

« *Art.* 1. Sono dichiarate di pubblica utilità le opere di bonificazione delle valli di Comacchio, descritte nel piano di massima 16 maggio 1878, e nella domanda 7 maggio 1879 del signor ing. Girolamo Chizzolini e dott. Luigi Schanzer, da eseguirsi a loro cure e spese nel termine di otto anni dalla pubblicazione della presente, sotto l'osservanza della legge sulle opere pubbliche e di quella sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

« *Art.* 2. Il contratto di acquisto delle dette valli per parte dei predetti Chizzolini e Schanzer, redatto nelle forme regolari, sarà unito al piano particolareggiato delle opere che la Impresa deve assoggettare all'approvazione del Governo.

« I limiti della bonificazione saranno descritti nel piano medesimo, dal quale dovrà pure risultare che gli attuali diritti di scolo dei terreni superiori restano illesi.

« *Art.* 3. L'aumento del reddito de' fondi bonificati sarà esente dall'imposta fondiaria per venti anni, a contare dal termine colla presente assegnato pel compimento delle opere.

« *Art.* 4. Durante il periodo di otto anni, fissato per l'esecuzione delle dette opere, è occordata l'esenzione delle tasse proporzionali di registro ed ipotecarie, e quindi sono soggetti al diritto fisso di una lira tutti gli atti che si compieranno nell'interesse del bonificamento, cioè: di concessione governativa, di costituzione di Società, di cessione delle opere, di acquisto di terreni e stabili e successivi atti di cessione, dei contributi annui da parte dei Consorzii e Provincie interessate, di sconto delle annualità, di mutui, di obbligazioni, di certificati di pagamento, di quietanze ed assegni.

« *Art.* 5. È concessa la franchigia doganale per l'introduzione dall'estero dei qui appresso descritti meccanismi ed utensili, necessarii alla esecuzione delle opere, semprecchè risulti che non esistano in Italia Stabilimenti, che li possano fornire di adatta qualità e ad eguali condizioni:

« *a*) N°. due draghe con motrice a vapore e loro accessorii;

« *b*) Caldaie e macchine a vapore, macchine idrovore e loro accessorii, della portata massima complessiva di mille e cinquecento cavalli;

« *c*) N. 16 apparecchi completi di coltivazione a vapore, costituiti ciascuno da locomotiva stradale ed attrezzi.

« Dovrà però l'Impresa assoggettarsi a tutte le cautele, che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministro delle finanze.

« *Art.* 6. È accordata all'Impresa la facoltà di emettere Obbligazioni girabili, per un valore che non ecceda l'ammontare del patrimonio dell'Impresa medesima e dei prestiti ipotecarii da essa conceduti; ed in ogni caso, per cifra non superiore a dieci milioni di lire.

« I piani di emissione dovranno essere sottoposti all'approvazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

« Nel caso che l'Impresa si costituisca in Società per azioni, non sarà ad essa applicabile, per quanto riflette l'emissione di Obbligazioni, il secondo paragrafo dell'articolo 135 del Codice di commercio.

« *Art.* 7. A garanzia degl'impegni assunti dall'Impresa, ed a tutela degl'interessi pubblici e delle ragioni dei terzi, l'Impresa stessa depositerà nelle casse dello Stato, fra quindici giorni della pubblicazione della presente, la somma di lire cinquantamila, commutabile in ipoteca legale per una somma quadrupla sui beni dell'Impresa medesima ».

— La suddetta Commissione si è poi costituita, nominando presidente l'on. Seismit-Doda e segretario l'on Lugli.

In seguito alla esposizione, fatta da ciascun commissario, delle osservazioni intorno al progetto di legge del rispettivo Ufficio, la Giunta ha riconosciuto la necessità di avere alcune spiegazioni e parecchi schiarimenti dal Ministro, al quale ha incaricato il presidente di farne domanda.

Lago Trasimeno. — Si ha da Perugia, 8:

Ieri ebbe luogo in Passignano l'assemblea generale convocata dalla Prefettura per deliberare sulla ricostituzione del Consorzio per la sistemazione del lago Trasimeno.

Vi intervennero circa 250 interessati, ed il Demanio era rappresentato dal cavaliere Tessera, segretario capo dell'Intendenza di finanza.

Il Presidente dell'adunanza dette lettura di un ordine del giorno presentato da varii interessati e contenente l'interrogazione ai medesimi se piacesse loro di costituirsi in Consorzio a sensi di legge, e confermare così i voti da loro tante volte manifestati circa tale costituzione.

Prima che tal ordine del giorno venisse posto ai voti, il rappresentante del Demanio chiese che fosse data lettura di una memoria, con la quale il Demanio manifestava i suoi intendimenti circa al nascituro Consorzio.

L'ordine del giorno, lievemente modificato, venne quindi posto ai voti; e la votazione fu veramente concorde, unanime.

Miniere dell'Elba. — L'Intendenza di finanza in Roma ha pubblicato l'avviso d'asta per l'affitto triennale delle Regie Miniere dell'Elba e fonderie del ferro in Toscana, come segue:

Dalle ore 9 alle 10 ant. del giorno 7 marzo p. v., si terranno presso la detta Intendenza di finanza, e presso quelle di Livorno e Genova, gl' incanti, col mezzo di schede segrete, per l'aggiudicazione provvisoria dell'affitto triennale delle Regie Miniere dell'Elba, nonchè degli Stabilimenti industriali di ferro in Follonica, Cecina e Valpiana. Vi saranno pure compresi i terreni ferriferi di proprietà demaniale dell'Isola del Giglio, e l'uso della cava delle pietre refrattarie situate a Pruno nel Pietrasantino. Con detti Stabilimenti, Miniere e terreni ferriferi s'intendono concessi l'esercizio di regale privativa, a sensi della legge 28 ottobre 1856, ed ogni altro privilegio in questo rapporto spettante al Governo; come anche tutti gli altri edificii, i terreni, i mulini e le macchine, le strade, i mobili, ed in generale ogni proprietà mobile e stabile, coi diritti ed oneri inerenti sì e come spettano al Demanio, ed il tutto, tanto per gli immobili, quanto per i mobili, giusta la consegna che dovrà essere fatta dall'attuale Amministrazione cointeressata, a termini del contratto 19 luglio 1851.

L'affittuario avrà il diritto, fino alla scadenza del suo contratto, di avere per i bisogni delle fonderie maremmane, sempre che siano in esercizio, il carbone dei boschi demaniali, come lo teneva e lo tiene l'attuale Amministrazione cointeressata, con prelazione a qualunque altro concorrente, per un prezzo inferiore del 5 per cento a quello praticato in commercio alle marine di Follonica e Cecina.

Rimane esclusa dall'affitto quella parte dei locali, cogli annessi mobili, da lasciarsi per uso di abitazione degli impiegati governativi, tanto nelle Miniere di Rio e Rio Albano, che negli Stabilimenti in Maremma, riservandosi il Governo di concertarsi coll'affittuario in ordine a siffatta destinazione dei locali medesimi, a seconda delle reciproche convenienze di servizio.

L'affitto durerà per tre anni, a partire dal 1° luglio 1881, ed avrà termine senz'altro col giorno 30 giogno 1884.

Per essere ammessi all'incanto, si dovrà far constare dello effettuato deposito presso le Tesorerie provinciali di Roma, Livorno e Genova, nella somma di L. 300,000 in numerario o biglietti consorziali, od in rendita D. P.

Avvenuta la definitiva aggiudicazione, l'affittuario fornirà una cauzione di L. 1,500,000 entro quindici giorni, nella Cassa depositi e prestiti, egualmente in numerario, biglietti consorziali o rendita D. P.

In corrispettivo dell'affitto, il concessionario pagherà un canone in ragione di un tanto per ogni tonnellata di minerale esportato dalle isole dell'Elba e del Giglio, ed altrimenti utilizzata nelle isole medesime. Detto canone sarà quello che risulterà dall'aggiudicazione dell'affitto. In ogni caso però, qualunque sia la quantità del minerale esportato od elaborato, l'ammontare del canone non potrà essere inferiore all'annua somma di L. 500,000, che dovrà essere corrisposta senza eccezione di sorta.

Rimane a carico dell'affittuario il pagamento delle annue indennità, che ora si corrispondono alla Comunità di Rio ed a varie Confraternite, come pure il mantenimento dello Spedale-ricovero di Follonica, ed in generale qualunque altro onere fin qui stato corrisposto dall'Amministrazione cointeressata a termini del suo contratto.

La imposta fondiaria e dei fabbricati rimane a carico del Demanio, e le sovrimposte sì provinciali che comunali vanno a carico dell'affittuario, oltre ogni tassa di ricchezza mobile, di commercio e di esercizio, ed ogni altra imposta che potesse per l'avvenire essere decretata.

Sarà parimenti di lui obbligo di sostenere le spese occorrenti per assicurare contro gli incendii, presso le Società competenti, tutti i fabbricati delle Fonderie e delle Miniere, nonchè i ponti inservienti alla caricazione del minerale, ed i bastimenti.

I fabbricati, i forni fusorii, le ferrovie, le opere d'imbarco, e quanto altro dall'affittuario venisse costrutto direttamente, od a mezzo di terzi, in servizio delle Miniere o degli Stabilimenti, e per le necessità del loro esercizio, diverrà di pien diritto proprietà del Demanio, senza obbligo di verun compenso pel prezzo di acquisto o di costruzione, che dovrà soddisfarsi per intero dall'affittuario.

Qualunque opera o lavoro non necessario all'esercizio delle Miniere o degli Stabilimenti non potrà essere fatto senza l'autorizzazione del Governo.

L'escavazione delle Miniere e tutti i lavori alle medesime inerenti dovranno essere condotti a regola d'arte e secondo i migliori sistemi praticati in simili casi.

Sarà pure obbligo dell'affittuario di provvedere che l'escavazione si faccia in maniera da non recare pregiudizio alla sicurezza pubblica ed alla salute e vita degli operaj, non che alle fabbriche ed ai fondi contigui alle Miniere; ed in generale, di attenersi in ogni tempo alle leggi ed ai regolamenti sulle Miniere.

Se nell'escavazione si trovassero materie minerali diverse dal ferro, materie fossili, od altro, queste *non apparterranno* all'affittuario, il quale avrà obbligo di farne immediata denunzia al Governo.

Nella esportazione del minerale di ferro dalle isole dell'Elba e del Giglio, l'affittuario per ogni anno non potrà mai eccedere la quantità di 200,000 tonnellate.

Della totale quantità del minerale estratto non più della metà potrà essere *minuto lavato*.

Pel *minerale andante*, l'estrazione dev'essere distribuita come segue:

Per la Miniera di Rio	tonn.	15,000
Per quella di Vigneria	»	20,000
Per quella di Rio Albano . . .	»	30,000
Per Terranera e Capobianco. . .	»	15,000
Per Calamita e tutte le altre . .	»	20,000

L'affitto è inoltre vincolato alla osservanza delle altre condizioni tutte del Capitolato d'appalto, che trovasi depositato presso tutte le Intendenze del Regno.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 30 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), la Società per la condotta d'acqua potabile nella città e nei sobborghi di Napoli, e per opere affini, costituitasi in Londra col titolo di *The Naplos Water Company Limited* (Società anonima pei lavori idraulici della città di Napoli), con un capitale nominale di lire sterl. 1,500,000, diviso in 75,000,000 azioni da L. 20 ciascuna (sulle quali ha destinato per ora per le operazioni in Italia lire italiane 3,750,000, cioè tutto il capitale versato), è abilitata ad operare nel Regno, a termini dei suoi statuti e sotto le clausole e prescrizioni contenute nel presente Decreto Reale. La Società avrà nel Regno una sola Direzione od Agenzia generale con domicilio a Napoli.

Boni del Tesoro. — La Direzione generale del tesoro avvisa che, per effetto del R. Decreto 10 corr. febbraio, a cominciare dal piorno 11 stesso mese, l'interesse dei Buoni del Tesoro, che il Governo è autorizzato di alienare, è fissato come appresso:

2 0[0 pei Buoni con scadenza di sei mesi.
3 0[0 pei Buoni con scadenza da sette a sei mesi.
4 0[0 pei Buoni con scadenza da dieci a dodici mesi.

Onorificenza — Siamo informati che il Bey di Tunisi ha conferito all'ing. Daniele Cristiani, laureato dalla R. Scuola d'applicazione di Napoli, la nomina di ufficiale dell'ordine del Nichan Iftikhar.

Pubblicazioni. — Il fascicolo di gennaio del periodico tecnico mensile: *L'ingegneria civile e le arti industriali*, che si pubblica in Torino dalla tipografia Camilla e Bertolero, e che ora è entrato nel suo settimo anno di vita, contiene:

Trazione sui piani inclinati. — La ferrovia funicolare del Vesuvio (*G. S*)., *con* 12 *figure nel testo.*

Fisica terrestre. — Del calore sotterraneo e della sua influenza sui progetti e sistemi di esecuzione dei grandi *tunnels* (*Ing. G. T. Lommel*).

Tecnologia industriale. — I forni a gas, e i combustibili italiani, per l'*Ing. Celso Capacci.*

Necrologie. — Giuseppe Alby — Giacinto Gautero.

Bibliografia. — Théorie de l'équilibre des systémes élastiquea et ses applications, par l'*Ing A. Castigliano* (*G. Sacheri*).

R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri in Torino e Roma. — Classificazione degl Allievi che si laurearono nell'anno 1880.

È aperto l'abbonamento per il 1881 a L. 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbe, nella scorsa settimana, attività importante di transazioni, ma si tennero fermi ai corsi acquisiti, e ciò è da considerarsi a fronte di tanta svogliatezza negli affari in genere.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 465 circa; le Obbligazioni relative sul 276.50; i Boni a 542 contanti.

Le Sarde, della serie A, quotate a 276.50; le altre, della serie B, a 273.50; le nuove a 277.25.

Le Obbligazioni Meridionali austriache da 278.50 a 279; le Trapani, tipo oro, da 277 a 277.50.

Ferme le Romane da 141.50 a 141.75.

A Parigi, le Azioni lombarde negoziate a 230; le Obbligazioni a 276 e 277; le Vittorio Emanuele a 284; le Azioni Ferrovie Romane a 140; le Obbligazioni a 360.

CONVOCAZIONI

Cartiera italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 7 marzo p. v. in Torino (Borsa, via Ospedale, 28), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio e dividendo, per la nomina di amministratori e revisori, e finalmente per deliberare sopra modificazioni agli statuti per aumento di capitale sociale.

Banca di Credito Veneto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 marzo p. v. in Venezia, sede sociale (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1880, e quello dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1881.

Avvisi d'Asta

Il 25 corr., presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma in Dronero per una Compagnia alpina di 250 uomini, per la presunta somma di L. 71,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 7100 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato per reclusi nella batteria Passa-parola nel Reclusorio di Savona, per la presunta somma di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Padova si terrà un'asta per la triennale manutenzione della strada nazionale da Monselice alla Bevilacqua, per il presunto canone di L. 29,550. Manutenzione dal 1° aprile p. v. al 31 marzo 1884. Deposito cauzionale L. 2000 in rendita D. P., oltre lire 800 in valuta legale per spese d'asta e contratto.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Riposto (prov. di Catania) si terrà un un'asta per l'appalto dei lavori di muratura al casamento scolastico, per il presunto importo di L. 69,475.17. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 1000 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6,947.51, idem.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria da Piglio al confine di Trevi nel circondario di Frosinone, della lunghezza di chil. 7,064, per il presunto importo di L. 63,000. Deposito interinale L. 500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 3 marzo p. v., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione di una scala nel fabbricato dei SS. Apostoli in Roma per il presunto importo di L. 18,000. Lavori da eseguire entro 100 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bisaccia (provincia di Avellino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso delle Scuole elementari e dell'Ufficio municipale, per il presunto importo di lire 64,000. Deposito interinale L. 1500, oltre L. 700 per spese d'asta e contratto, in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000, idem o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la costruzione di una tettoia metallica, di circa 2,000 metri quadrati di superficie, per la Società anonima delle Ghiacciaie in Italia.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. — 8° Elenco).

Gentilini C., ispett. c. s. p., Pistoia L. 3; Romero G., appl., id. cent. 50; Graffigna C., id., id. 50; Croce 2° G., c. dep., id. 1; Mellano 2° G., s. c. dep., id. 1; Melloni P., capo dep., Pisa 2; Ossinato D., s. c. dep., id. 1, Melchioni G., appl., id. 50; Remondino 1° C., s. c. dep., Spezia 1; Bassone 2° G. B., fuoch. nott., id. cent. 30; Alesso 3° G. B., verific., id. 50; Anfossi I., id., id. 40; Musso 3° F., gestore, id. 80; Repetto 6° G., id., id. 30; Vassole G., id., id. 30; Casanova G., man., id. 30; Carpina G., id., id. 30; Bertela G., id., id. 30; Gallerini ing. B., s. sez., Savona 3; Turri A., appl., id. 50; Pedrazzini C., capo dep., id. 2; Vacchina G., s. c. dep., id. 2; Landoni G., macch., id. 1; Mottura G. B., id., id. 50; Davico G., id., id. 1; Bonino P., id., id. 30; Gastaldo Brach A., id., id. 40; Abbriata A., s. c. depos., id. 1; Cernusco G., id., Ventimiglia 1; Alphand E., c. sez., Alessandria 2; Grana S., appl., id. 50; Rossi F., id., id. 50; Picinini F., id., id. 50; Dugna C., c. depos., id. 1; Picchio V., appl., id. 50; Dagna L., id., id. 50; Berri P., c. depos., Milano 2; Rodolfi A., appl., id. 1; Stanzani ing. F., isp. c. s. p., id. 2; Croce C., c. sez., id. 2; Mazzi F., c. staz., Sesto Fiorentino 50; Baldinossi P., imp., id. 50; Trallori A., id., id. 50; Giannini C., id., id. 50; Giorgi A., c. staz., Calenzano 1; Strazza A., id., Prato 50; Calzolari O., gestore, id. 30; Schwaiger C., id., id. 30; Simi G., imp., id. 20; Caulini C., id., id. 50; Fabbrini G., id., id. 20; Pozzoli G., capo staz., Pistoia 2; Zanuso C., c. staz., Borgo Bugg. 2; Disperati E., imp., id. 1; Valentini P., c. staz., Pescia 1,50; Cecchini F., id., Altopascio 1; Cioni F., imp., Porcari 1; Ricci P., man., id. 50; Carina O., capo staz., Lucca 2; Petromini A., id., S. Giuliano F. 1; Tori G., imp., id. 1; Bondoni G., c. staz., Pisa P. N. 2; Bernaroli L., gestore, id. 1; Cecconi U., imp., Viareggio 1; Perlot N., capo staz., Pietrasanta 50; Arnoldi A., imp., id. 50; D'Ormea D., capo staz., Massa 1; Barella F., imp., id. 50; Bessò A., capo staz., Arsola 50; Targa C., imp., id. 50; Donati L., c. staz., Carrara 50; Cottini A., s. c. staz., id. 50; Ferrante L., imp., id. 50; Frontini G., id., id. 50; Valle V., id., id. 50; Stefanini T., c. staz., Riomaggiore 1; Selicorni T., id., Manarola 1; Colombo G., id., Corniglia 2; Benvenuti C., id., Monterosso 2; Sabattino V., imp., Levanto 1; Vedovi G., c. staz., id. 1; Bertani R., id., Framura 50; Gorena G., ass., id. 30; Neri R., man. provv., id. 25; Trinci T., man. avv., id. 20; Collina L., capo staz., Deiva 1; Pezzi A., imp., id. 70; Sambi E., c. s., Lavagna 50; Brumati E., imp., id. 50; Pescarini L., id., id. 50; Mazzi L., capo staz., Zoagli 60; Beletti A., man., id. 40; Bellio O., isp., Chiavari 2,50; Casini F., capo staz., Sori 50; Viotti G., id., Pieve di Sori 1; Valentini G., id., Bogliasco 1; Fortoul F., ass., id. 40; Oberty F., c. staz., Nervi 1; Restelli C., id., Quarto 1; Mazzei E., imp., id. 50; Bargomi O., capo staz., Sturla 1; Podestà G., id., Piteccio 1; Franceschetti R., id., Pracchia 1; De Benedetti G., s. c. s., id. 50; Gotti E., imp., id. 50; Nanetti P., id., id. 50; Leoni A., gest., Molino Pallone 50; Bortolani G., imp., id. 40; Roncagli G. B., c. staz., Vergato 1; Monacci L., id., Delle Pioppe 50; Valli R., imp., id. 50; Ghelfi G., c. staz., Casalecchio 1; Zara P., id., B. Panicale 1; Orlandi cav. V., isp., Bologna 2,50; Pulga P., gest., id. 50; Tugnoli E., id., id. 50; Cerrati L., c. staz., Modena 3; Menoni G., s. c. s., id. 1; Spallanzani F., imp. provv., id. 1; Pasini C., gest., id. 1; Dolazza D., c. staz., Parma 1,50; Bassani E., s. c. s., id. 1; Alinovi L., id., id. 1; Dall'Aglio G., gest., id. 1; Rossi D., id., id. 1; Gambetta F., imp., id. 1; Gasparini G., id., id. 1; Zinzani E., id., id. 50; Bergonzi P., id., id. 50; Ortalli D., id., id. 1; Patrizi G. B., id., id. 50; Romanini D., id., id. 50; Assali V., g. mag., id. 50; Gardini A., capo squadra, id. 50; Delia C., id., id. 50; Meriggi E., capo staz., Castel Guelfo 1; Guidi G. B., g. ecc., id. 50; Bordini G., id., id. 50; Devincenzi A., id., id. 50; Lavelli A., man., id. 20; Mastripieri G., c. staz., S. Nicolò 2; Dorio F., id., Rottofreno 1; Barocelli G., id., Sarmato 1; Milanesi E., imp., id. 50; Binaghi G., c. staz., Stradella 1; Tartaglia C., imp., id. 1; Gianani A., id., id. 1; Visconti F., capo staz., Broni 2; Raggi F., id., S. Giulietta 1; Ritter L., id. Voghera 1,50; Alfieri A., s. c. s., id. 1; Ingarami C., id., id. 1; Cisotti F., imp., id. 1; Minassi R., gest., id. 1; Zaini F., id., id. 1; Arezzi D., imp., id. 1; Lombardi G., capo staz., Pontecurone 50; Codogni P., id., Tortona 50; Rumi F., s. c. s., id. 50; Restelli M., gest., id. 50; Marini O., id., id. 50; Bossola L., imp., id. 50; Granata G., id., id. 50; Teribinto D., ass., id. 50; Zambruno G., c. staz., S. Giuliano P. 50; Tagliaferri F., imp., id. 50.

Totale . . . . L. 145.15
Elenchi precedenti » 1,396.85

Totale . . . . L. 1,542.00

Digitized by Google

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. 80000 di Olio d'Oliva, per il magazzino di ROMA, apre una gara a schede segrete fra coloro che credessero concorrere a tale fornitura.

Il Capitolato, in base al quale dovrà essere eseguita questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in piazza Vecchia Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10000 Chilog. Esse offerte dovranno pervenire suggellate e con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 28 del corrente mese. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrá pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3.o del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 8 febbraio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti. Chilogr. **65,400** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,726,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **534,600** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, e rame da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **22 febbraio 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 24 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 1° febbraio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA
per l'approvvigionamento di chilog. 150,000 foglie di tabacco DRAMA.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza all'acquisto di chilogrammi 150,000, di tabacco in foglia DRAMA ripartiti in chilog.

30,000 tipo A — 70,000 tipo B — 50,000 tipo C

da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1881, in base al Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 11 del mese di marzo 1881, alle ore 1 1[2 pomeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1880, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio d'Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco e presso l'Agenzia consolare italiana a Cavalla.

Detti tipi sono depositati in queste ultime località a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti, ed in quello stabilito per l'asta dalle ore 10 antimeridiane alle 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 meridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, per ogni singolo lotto, e, senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni.*

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 31 gennaio 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
B. DI MALARET.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 23 Febbraio 1881. N.° 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

(Continuazione — V. N. 7).

Come promettemmo nel precedente numero, compiremo oggi la rassegna della 3ª parte della Relazione dell'onorevole Valsecchi, relativa all'esercizio delle strade ferrate italiane nel 1879, confrontato col 1878.

1. Dopo avere esposto il movimento relativo ai *Viaggiatori*, alle *Merci* ed al *Bestiame*, troviamo ora che il numero complessivo dei *Convogli* effettuati nell'anno ascese a 458,257 (di cui 455,644 diretti, omnibus, misti e merci, e 22,613 di ghiaia e materiali); mentre nel 1878 era in totale di 427,037 (di cui 407,190 diretti ecc., e 19,847 di ghiaia, ecc.) — I convogli giornalieri ascesero quindi nel 1879 a 1,193.46 dei primi e 61.90 dei secondi; mentre nel 1878 erano 1,114.96 dei primi e 54.57 dei secondi. — Nel 1879 si ebbero 34,046,834 convogli-chilometri (33,122,400 diretti, e 924,434 materiali), colla percorrenza media di un convoglio per chil. 74 (cioè 76 dei primi e 40 dei secondi); mentre nel 1878 erano 32,838,996 convogli-chilòmetri (31,954,493 diretti, e 884,503 materiali), colla percorrenza media di un convoglio per chil. 76 (78 dei primi, 44 dei secondi).

2. Volendosi conoscere la composizione media generale dei suddetti convogli d'ogni specie, troviamo che nel 1879 si ebbero: locomotive 1.27, vetture 4.65, e vagoni 10.54; mentre nel 1878 si ebbero: locomotive 1.25, vetture 4.62, e vagoni 10.32.

Il numero poi totale delle *Macchine* e dei *Veicoli* in servizio nel 1879 fu di: locomotive 1,416, vetture 4,400, vagoni 23,679; mentre nel 1878 furono rispettivamente: 1,385; 4,301; 23,483. I chilometri percorsi furono 48,286,314 per le prime; 158,613,625 per le seconde; e 358,933,166 pei terzi (nel 1878 rispettivamente: 41,182,502; 151,968,024; 338,956,512); e quindi colla percorrenza media per locomotiva e veicolo di chil.: 30,569; 36,048; 15,158 (nel 1878 rispettivamente: 29,734; 35,333; 14,434). —

3. Le spese per la trazione e riparazione del *Materiale mobile*, suddivise in 12 categorie, ascesero nel 1879 alla somma complessiva di L. 37,096,842.55, cioè L. 1.11 per convoglio-chilometro utile; mentre nel 1878 ascendavano a L. 37,695,856.08, cioè L. 1.17 per convoglio-chil. utile. Laonde si ebbe una diminuzione totale di lire 599,013.53, cioè di L. 0.06 per convoglio-chil. utile. — Il consumo di carbone e d'olio per le locomotive ascese nel 1879 a chilog. 397,312,542 del primo, e 1,123,836 del secondo; mentre nel 1878 ascendeva a chilog. 380,940,078 del primo, e 1,070,756 del secondo. E tale consumo, ragguagliato per locomotiva-chil., ascese a chilog. 9.178 del primo e 0.025 del secondo; e per convoglio-chil., a chilog. 11.669 del primo e 0.033 del secondo; mentre nel 1878, ragguagliato per locomotiva-chil., ascese a chilog. 9.250 del primo e 0,031 del secondo; e per convoglio-chil., a chilog. 11,600 del primo e 0.032 del secondo.

4. In quanto agli *Accidenti* occorsi durante il 1879, risulta che le principali conseguenze di essi furono: 400 fuorviamenti e 256 urti (nel 1878 furono 407 i primi e 237 i secondi), con 142 morti e 658 feriti (nel 1878 furono 144 i primi e 481 i secondi).

Dei *morti:* 29 furono per causa di accidenti ferroviarii (21 agenti ferroviarii, 8 estranei, nessun viaggiatore); 66 per propria imprudenza (24 agenti, 6 viaggiatori, 36 estranei); 47 suicidii (4 agenti, 43 estranei, nessun viaggiatore). Nel 1878, i morti erano invece 19 per la 1ª causa (14 agenti, 3 viaggiatori, 2 estranei); 83 per la 2ª causa (36 agenti, 2 viaggiatori, 45 estranei); e 42 per la 3ª causa (1 viaggiatore, 41 estranei).

Dei *feriti:* 439 furono per causa di accidenti ferroviarii (402 agenti, 24 viaggiatori, 13 estranei); 211 per propria imprudenza (131 agenti, 39 viaggiatori, 41 estranei); 8 per tentati suicidii (3 viaggiatori, 5 estranei). Nel 1878, i feriti erano invece 197 per la 1ª causa (165 agenti, 15 viaggiatori e 17 estranei); 277 per la 2ª causa (194 agenti, 34 viaggiatori, 49 estranei); e 7 per la 3ª causa (tutti estranei).

Risulta quindi che nel 1879 il numero dei viaggiatori morti e feriti (esclusi i suicidi) fu: per ogni chilometro di strada in esercizio, 0.000,723 dei primi e 0.007,600 dei secondi; e per ogni milione di viaggiatori trasportati,

0.197 dei primi e 2.070 dei secondi. Nel 1878 invece il numero dei viaggiatori morti e feriti per ogni chil. di strada fu di 0.000,610 dei primi e 0.005,902 dei secondi; e per ogni milione di viaggiatori, di 0.172 dei primi ed 1.602 dei secondi. —

5. Terminate così le dimostrazioni statistiche relative all'esercizio, la Relazione passa al capitolo III, che riguarda gli *Orarii*, le *Tariffe* ed i *Servizii* cumulativi.

Rispetto agli orarii, rileviamo che nei primi 10 mesi del 1879 non fu attuata, sulle linee ferroviarie del continente, alcuna modificazione di speciale importanza. Si ebbero le solite variazioni per le stagioni invernale ed estiva, conservando, salvo qualche lieve mutamento, la medesima disposizione dei convogli in vigore negli anni precedenti.

Col 1° novembre invece vennero introdotte radicali modificazioni negli orarii dei treni principali delle tre grandi reti ferroviarie, specialmente reclamate con apposito ricorso, appoggiato da parecchi onorevoli membri dei due rami del Parlamento, per un miglioramento generale nelle corse dei treni, particolarmente per quelli fra l'alta Italia e Roma. Tali modificazioni diedero naturalmente motivo ad analoghe variazioni per altri convogli, allo scopo di mantenere le diverse coincidenze.

Anche per la navigazione sui laghi Maggiore e di Como fuono introdotte alcune variazioni negli orarii estivi. —

Rispetto alle tariffe ed ai servizii cumulativi, nel 1879 non vennero fatti radicali cambiamenti a quelli ch'erano in vigore nel 1878, tanto pel servizio interno sulle reti italiane, quanto pel servizio cumulativo fra le reti stesse e le ferrovie estere. Tra le principali modificazioni introdotte nel servizio interno e cumulativo, notasi però che l'Amministrazione delle Meridionali, in seguito alla legge 29 maggio 1879, che autorizzava l'esperimento dei vagoni detti *refrigeranti* pel trasporto delle merci di facile deperimento, pose in circolazione siffatti vagoni sulle proprie linee e su quelle calabresi, salvo il rimborso delle spese stabilito dalla detta legge. Ed in seguito ad appositi esperimenti iniziati fino dal 1878, ed opportuni accordi fra la Compagnia internazionale dei vagoni a letto (*Sleeping-Cars*) sedente a Bruxelles, la *Pullman's Palace Car Company* e le Amministrazioni ferroviarie italiane, furono definitivamente ammesse a viaggiare sulle nostre ferrovie le carrozze-letti-salone belghe ed americane, colla relativa percezione di apposita sopratassa per ogni viaggiatore.

Così pure, in seguito ad appositi accordi fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, quale esercente le linee consorziali venete, nonchè quelle da Vicenza a Schio e da Conegliano a Vittorio, venne attivato il servizio cumulativo fra le principali Stazioni delle dette ferrovie, adottando le stesse norme pel servizio già vigente sulle tre reti principali, colle tariffe rispettive.

Furono infine, d'accordo fra le Amministrazioni delle Romane, Meridionali e dell'Alta Italia, stabilite nuove norme pei viaggi degli elettori politici, mantenendo sempre il ribasso del 75 0[0 ed il servizio cumulativo diretto, senza uopo di rinnovazione di recapiti di viaggio dall'una all'altra rete. —

In quanto al servizio cumulativo internazionale, vuolsi specialmente notare che, per iniziativa delle Amministrazioni ferroviarie estere interessate, furono denunciate per la fine del 1879 le tariffe italo-germaniche; ma tale denuncia fu poi prorogata, affine di attendere l'esito delle trattative in corso per stabilire le nuove tariffe (attivate infatti nel 1880). Ed in pendenza delle pratiche per istituire il servizio diretto tra le ferrovie austriache e le italiane per la via della Pontebba, colla creazione di nuove tariffe italo-austriache in luogo di quelle pei transiti di Cormons e di Peri (il che fu eseguito al principio del corr. anno), si attuò un servizio provvisorio pei trasporti delle merci a grande e piccola velocità. da appoggiarsi alle Stazioni di Pontafel e Pontebba, salvo il proseguimento a destinazione dell'Austria o dell'Italia.

In base poi ad accordi tra le principali Amministrazioni ferroviarie interessate, venne attivato un nuovo servizio diretto per viaggiatori e bagagli tra le principali Stazioni delle ferrovie italiane e Londra, via Modane-Parigi-Dieppe-Newhaven, regolato da apposite norme. —

Quanto al trasporto delle Valigie anglo-indiane, esso non ebbe nel 1879 a subire alcun cambiamento, e procedette colla dovuta regolarità. Mercè le vetture-salone con letti ammesse, come si è detto, sulle nostre ferrovie, i treni della Valigia indiana partono da Calais e proseguono sino a Bologna con una vettura belga, che viene poi sostituita da una vettura Pullman pel rimanente percorso da Bologna a Brindisi.

L'entità dei trasporti eseguiti coi treni della Valigia indiana nel 1879, in confronto di quelli del 1878, appare dal quadro seguente:

		Viaggi	Viaggiatori	Bagagli, Colli	Valigie postali			
		N.	N.	N.	Inglesi	Francesi	Olandesi	Totali
Da Bologna a Brindisi Totale	1879	52	809	1358	11,990	1307	420	13,717
	1878	52	543	840	11,669	1136	373	13,178
Da Brindisi a Bologna Totale	1879	51	844	1241	4,426	591	114	5,131
	1878	53	766	1200	4,352	626	120	5,098

6. Il capitolo IV della Relazione tratta dalla *Giurisprudenza ferroviaria*, e fa rilevare in complesso pel 1879 un discreto miglioramento nelle contravvenzioni, che riguardano per la maggior parte il transito abusivo sulle ferrovie.

Risulta infatti dall'allegato prospetto che il numero totale delle contravvenzioni ascese nel 1879 a 1008, ripartite in 446 sulle Ferrovie dell'Alta Italia, 202 sulle Romane, 235 sulle Meridionali e Calabro-Sicule, e 125 sulle Sarde; mentre nel 1878 sommavano a 1139, così suddivise: 415 Alta Italia, 318 Romane, 288 Meridionali e Calabro-Sicule, e 118 Sarde.

Le sentenze di condanna ascesero nel 1879 a 752 (per le suddette reti rispettivamente: 355, 151, 169, 77), mentre nel 1878 furono 846 (rispettivamente: 312, 244, 215, 75). E le sentenze di assoluzione sommarono nel 1879 a 256 (per le suddette reti rispettivamente: 91, 51, 66, 48), mentre nel 1878 ascesero a 293 (rispettivamente: 103, 74, 73, 43).

Sopra tali sentenze vengono poi accennati alcuni particolari, con altri relativi a contravvenzioni di minore interesse.

7. Nel capitolo V ed ultimo, che chiude questa parte della Relazione e che tratta dei *Commissariati* per la *sorveglianza dell'esercizio*, si dichiara che nulla fu innovato nel 1879 nelle norme e nei regolamenti vigenti sulla materia; che nessun aumento fu fatto alla pianta del relativo personale; e che le spese per stipendii, indennità, ecc. stanziate nel bilancio del 1879 ascendevano a L. 407,100, mentre nel 1878 ascendevano a L. 413,500.

Il relatore però osserva come l'attuale organizzazione dei Commissariati abbia bisogno di essere notevolmente modificata, secondochè sarà statuito dal Parlamento circa il sistema d'esercizio per le ferrovie italiane, in seguito ai risultati dell'inchiesta tuttora pendente. —

Esaurita così la rassegna di questa terza parte della Relazione dell'on. Valsecchi, ci proponiamo di estenderla in successivi numeri alle altre due parti, che completano l'importante lavoro statistico.

(*Continua*)

LA VENTILAZIONE DELLA GALLERIA
DEL MONCENISIO

Dall'egregio ing. cav. C. Frescot ci viene diretta la seguente, che per debito d'imparzialità pubblichiamo, dopo avere inserito nel precedente numero la lettera dell'ing. F. Kossuth sullo stesso argomento:

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate*. — TORINO.

Torino, 21 febbraio.

Nella lettera del 30 gennaio u. s. pubblicata nel n. 7 dell'accreditato suo periodico, il sig. F. Kossuth afferma avere io avuta piena conoscenza del suo opuscolo sulla ventilazione delle lunghe gallerie.

Veramente a me il suddetto opuscolo non è stato inviato, e non ho ancora avuta occasione di leggerlo.

Ma, quand'anche ne avessi avuto quella piena conoscenza che l'autore afferma, avrei potuto tutto al più compiacermi di vedere anche da altri propugnate le mie idee, non mai però ritenere che vi sia chi creda avere io potuto far mio nel 1871 ciò che altri ha pensato e pubblicato nel 1880.

Con ciò è, per mia parte, esaurita qualsiasi polemica in argomento; e non mi rimane che ringraziarla, egregio sig. Direttore, della gentilezza usatami nel pubblicare la presente, e confermarmi con tutta stima

Della S. V. Ill.ma

Dev.mo servitore
Ing. CERARE FRESCOT.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Relazione presentata dal Consiglio di amministrazione nell'Assemblea generale ordinaria del 15 *febbraio* 1881.

Signori,

In conformità delle disposizioni dello Statuto sociale sottoponendo alle vostre deliberazioni il bilancio dell'Esercizio 1880, non fa d'uopo che da noi si spenda intorno ad esso molte parole, perocchè gli elementi dei quali si compone rappresentano, pressochè tutti, i resultati di operazioni ordinarie. A queste abbiamo nello scorso anno, per varie considerazioni, rivolto principalmente l'opera nostra, per la quale si è esteso ovunque il nostro credito, si è aumentato il capitale sociale coll'accumularsi delle riserve, e ci siamo posti sempre più in grado, ove l'opportunità si presenti, di accingerci o prender parte, con sempre maggiore autorità, a qualsiasi operazione che prometta utili effetti.

Ci restringiamo adunque ad intrattenervi delle operazioni già eseguite e degli affari in corso

OPERAZIONI DI BANCA E DIVERSE. — Il titolo di questo conto vi fa manifesto come esso comprenda i resultati delle operazioni di Banca propriamente dette, e quelli ancora della vendita di valori posseduti dalla vostra Società, o provenienti da operazioni di varia natura, e rispondenti all'indole di questo Stabilimento.

Da tutte queste operazioni si conseguirono utili soddisfacenti, come può desumersi dalla somma che per tal titolo troverete inscritta nel conto Perdite e Profitti.

L'importanza degli affari, in breve tempo raggiunta dalla Fondiaria *Compagnia Italiana di Assicurazioni a premio fisso contro gli Incendi,* ed il credito che oggimai gode, e che seppe meritare fin dalla sua costituzione, dimostrano come s'insinuino ogni dì più fra noi quelle abitudini alla previdenza, alle quali danno valevole impulso ed aiuto, coi loro svariati congegni, le Società di assicurazioni.

Ciò considerando, ci accingemmo a formare, col concorso di potenti amici nostri, una seconda Società, la quale, con capitali propri e separati da quelli della prima, assumesse le assicurazioni sulla Vita. Questa nuova Società fu autorizzata con Decreto Reale del 10 maggio 1880, che ne approvava gli Statuti.

Un tal genere di assicurazione è, a dir vero, meno conosciuto ed apprezzato in Italia che in altri paesi, dove le molte e ampliate industrie di ogni maniera, se da un lato accrescono la ricchezza dei popoli, dall'altro, per le vicende spesso inaspettate cui vanno incontro, li educano al risparmio.

E poichè vediamo pure, a manifesti segni, l'incremento della nostra vita economica, è certo che sentiremo anche noi ogni dì più il bisogno di rendere maggiormente fruttifero e sicuro il risparmio, ponendolo al coperto, per quanto è dato agli uomini, da ogni sinistro evento; sicchè abbiamo fiducia che, non meno della Società per l'Assicurazione contro gl'Incendi, meriterà credito ed avranno grado a grado sviluppo le operazioni di questa per le Assicurazioni sulla Vita.

Non avemmo mai, per il passato, interesse diretto nella Società di navigazione R. Rubattino e Compagnia; avevamo però concorso alla emissione che essa fece di Obbligazioni, garantite da ipoteca sui piroscafi e dal vincolo delle sovvenzioni governative.

Agli assuntori di queste Obbligazioni era stato riservato un diritto di sorveglianza, che esercitano per mezzo di una Commissione composta di cinque membri, due dei quali nominati dalla vostra Società.

Per tal modo noi avemmo occasione di accertarci che una tale impresa, meglio sviluppata e condotta, poteva essere feconda di ottimi risultati; cosicchè, allorquando nel corso dell'anno 1880, i signori R. Rubattino e Compagnia vennero nella determinazione di aumentare il capitale sociale, portandolo a 20 milioni di lire, diviso in quarantamila azioni di L. 500 ciascuna, e trasformando la Società, da accomandita semplice qual'era, in accomandita divisa per azioni, noi non esitammo a prendere parte a questa trasformazione, assumendo nella nuova Società un interesse di 2000 azioni.

La Società Generale Immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola, nella quale noi avevamo, insieme con altri gruppi finanziarii, un interesse fino dal 1873, attendeva l'opportunità per dare sviluppo alle sue operazioni; e lo scorso anno le parve fosse giunto il momento di concorrere al miglioramento economico del paese, facilitando alle Provincie, ai Comuni, alle Società ed ai Consorzii l'esecuzione di opere pubbliche, emettendo Obbligazioni debitamente garantite e corrispondenti alla importanza delle sue operazioni.

La Società ha trasferito la sua sede a Roma, ove funziona già da parecchi mesi; e non dubitiamo che nell'esercizio corrente essa potrà dare grande estensione ai suoi affari, con vantaggio del paese ed utile dei suoi azionisti, come lo fa presagire il favore col quale vennero accolte le Obbligazioni da lei finora emesse.

STADE FERRATE ITALIANE — Conserviamo tuttora l'interesse che avevamo lo scorso anno nelle Strade Ferrate Meridionali, avendo avuto sempre piena fiducia in questa impresa.

Nessuna deliberazione è stata finora presa dal R. Governo intorno al sistema della Scala mobile, ma sappiamo che si proseguono alacremente col medesimo delle trattative, le quali è da sperare che, giunte fra breve a termine, saranno per giovare grandemente all'incremento delle prosperità nazionale, agevolando lo sviluppo dei nostri commerci e delle nostre industrie.

I proventi della linea ferroviaria da Alessandria ad Acqui, a tutto novembre del caduto anno, segnano un leggero aumento su quelli dell'anno decorso.

Dobbiamo inoltre notare con compiacenza un leggero miglioramento anche nel traffico della linea da Torreberetti al Gravellone; ma per l'annata 1880 e per tutta la corrente,

i proventi dell'esercizio di questa ferrovia saranno in gran parte assorbiti dall'ammortamento di quelle spese straordinarie, che per casi di forza maggiore si dovettero fare da questa Società.

Società Italiana per il Gaz. — I resultati ottenuti da questa Società, durante l'esercizio del 1880, sono tali da farci credere con fondamento che gli utili da distribuirsi non saranno minori di quelli ripartiti per l'anno precedente.

Abbiamo in questa Società l'interesse che vi avevamo lo scorso anno.

Società Anonima per la Vendita di Beni del Regno d'Italia. — Nel 1880 nessun fatto nuovo venne a modificare sostanzialmente le condizioni di questa Società; perciò l'Assemblea generale dei suoi Azionisti volle non solo che non si distribuisse interesse alcuno alle Azioni per l'esercizio del 1879, ma per un principio di saggia previdenza, deliberò ancora che la somma di L. 300,000, rappresentante il dividendo dell'anno 1878, la cui distribuzione era stata finora tenuta sospesa, fosse portata in aumento del conto di previdenza.

Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi. — Dalle pubblicazioni fatte da questa Società resulta che l'incasso complessivo per l'annata 1880 fu di L. 147,784,204.99, con aumento quindi di L. 1,467,681.36 in confronto a quello precedente.

La crisi annonaria, che ha travagliato il paese a causa dei mal riesciti raccolti del 1879, non poteva non esercitare una influenza sopra il consumo del tabacco, che non è genere di prima necessità.

In ciò troviamo la ragione delle rallentate vendite, le quali, come resulta dalle periodiche pubblicazioni della Società, mentre presentarono notevoli diminuzioni nei primi mesi dell'anno decorso, crebbero per modo negli ultimi, da compensare, non solo la deficienza già accertata, ma da raggiungere puranche il maggior introito sopra accennato.

Imprese di costruzioni. — (*Ferrovie Meridionali*). I consultori legali della Impresa deliberarono di denunciare in Cassazione la sentenza della Corte di Appello di Torino, della quale vi intrattenemmo nella precedente nostra Relazione, e la Corte di Cassazione nulla ha peranco deciso in proposito; ma tale è la importanza degli argomenti svolti nel ricorso per sostenere la giustizia del chiesto annullamento, che abbiamo fede debba esser pronunciata una sentenza conforme alle dimande dell'Impresa.

Frattanto i nuovi periti dovettero intraprendere il lavoro loro affidato dalla Corte d'Appello, e l'Amministrazione, che ha l'incarico di questa liquidazione, sostiene davanti ad essi i propri diritti con quei medesimi ragionamenti, che furono riconosciuti validi e debitamente apprezzati dai primi.

(*Ferrovia ligure*). — Le cause, delle quali vi tenemmo parola nella ultima vostra Assemblea generale, furono insieme discusse dinanzi al Tribunale di commercio di Torino, e la sentenza emanata da questo non fu favorevole alla Società.

Abbiamo fiducia che, anche questa volta, la Corte d'Appello di Torino, alla quale fu già presentato il ricorso, riparando una tale sentenza, renderà piena giustizia al buon diritto della Società, come ebbe a fare allorquando gli avversari pretesero di impugnare la validità del Lodo arbitrale delli 5 novembre 1874. (*Continua*)

Nostre Corrispondenze

CONFERENZA SULLO SVILUPPO
DELLA RETE FERROVIARIA DEL GLOBO.

Preg. sig. Direttore del *Monitore delle Strade ferrate*
Torino

Berlino, 16 febbraio.

Sono lieto di trasmetterle, tradotto per codeste colonne, il resoconto di una conferenza che l'egregio dott. Engel, direttore dell' Ufficio prussiano di statistica, ha tenuto testè presso la fiorente *Verein für Eisenbahnkunde* (Società di studii ferroviarii) di Berlino, intorno allo sviluppo della rete ferroviaria del globo.

L'illustre cultore delle scienze statistiche ed economiche ha in essa accennati di volo alcuni dei risultati delle vaste e profonde sue indagini esposte recentemente nel suo dotto volume intitolato: *L'epoca del vapore* (*Das Zeitalter des Dampfes*). L'ing. Engel, co' suoi pregiati studii ferroviarii, colle sue pazienti ed illuminate ricerche statistiche condotte per più anni, soprattutto sull'applicazione del vapore alle industrie, è senza dubbio uno degli uomini più benemeriti, non solo della scienza, ma anche del recente progresso industriale della Germania.

Sono quindi lieto di presentarlo oggi ai lettori del *Monitore*, tanto più che il dott. Engel ha già in Italia buon numero di amici e di allievi. Ecco pertanto le sue parole:

« Signori. — Quando la *Verein für Eisenbahnkunde*, un po' più d'un anno fa, festeggiò solennemente il ricordo della prima locomotiva pel grande traffico ferroviario costrutta 50 anni indietro da Giorgio Stephenson, essa avrebbe potuto anche festeggiare la costruzione della 100,000ª locomotiva; giacchè più grande ancora è il numero delle locomotive che corrono su tutte le ferrovie del globo.

« Al principio del 1829 non vi erano ancora vere ferrovie; al contrario, al principio del 1879 già se ne avevano circa 350,000 chilometri, con 105,000 locomotive, 210,000 carrozze da passeggieri e 2,450,000 carri da merci, che rappresentano un capitale totale di 800,000 milioni od 80 miliardi di marchi (100 miliardi di franchi). Questa somma è ancora più grande, se si tiene conto della spesa d'acquisto delle traversine e delle rotaie, delle locomotive e dei veicoli, che già furono usati e posti fuori di servizio.

« Una invenzione che in sì breve tempo si è tanto diffusa, che ha attirato a sè tanti capitali, deve senza dubbio essere considerata come una delle più grandiose, che il mondo abbia finora conosciuto. Ma per bene apprezzarla e comprenderla, bisogna farci un'idea ben chiara di ciò che merita d'esser chiamato un'invenzione. Nel senso tecnico, merita il nome di *invenzione* solo ciò che, in confronto dei mezzi preesistenti o succedanei per soddisfare un dato bisogno dell'uomo od altro bisogno analogo, risparmia tempo, forza e spazio: ciò che, in una parola, ci consente di utilizzare meglio che per lo innanzi il fondo inesauribile della natura.

« Fino a qual punto si ottiene ciò dalle ferrovie?

« Quindici anni or sono, o forse anche prima, in una conferenza da me qui tenuta sui limiti dello spirito d'invenzione nei mezzi di trasporto, ho dimostrato che ogni trasporto di qualsiasi natura, nel presente come nel passato e nell'avvenire, richiede una forza, un veicolo ed una via. Quanto più sono perfezionati codesti suoi elementi, tanto più esso è perfezionato.

« Per le ferrovie, all'epoca della loro introduzione, coincidettero nel medesimo tempo la massima perfezione della via, del motore ed anche del veicolo. Quale risparmio di tempo esse abbiano prodotto, ci è, tra le altre cose provato dalle seguenti cifre.

« Per compiere un tragitto di 5,000 chil. su 11 strade diramantisi da Parigi, alla fine del secolo 18°, si richiedevano dai viaggiatori per la posta 1,478 ore, nel 1814 ancora 1,158 ore: nel 1830 bastarono invece 764 ore. Nel 1848, codeste strade erano ancora percorse da messaggerie e da corrieri postali: quelle vi impiegavano 524 ore; queste, che costituivano il mezzo di comunicazione più perfetto che si avesse a trazione di cavalli, abbisognavano solo di 343 ore. Nel 1879, le estremità di tutte queste strade erano collegate con Parigi da ferrovie, d'una lunghezza totale di di 5,391 chil. I treni viaggianti a chil. 43.4 l'ora, percorrevano l'intera distanza in 124 ore: quelli a 50 e più chilometri in 100 ore ed anche meno.

« Per quanto riguarda la forza, si può dire che in media colla locomotiva si trasportano con un marco di spesa (L. 1.25 circa), 224.5 tonnellate-chilometri; coi cavalli sole 8.5 tonn.-chil., e colla forza dell'uomo solo 1.9 tonn.-chil.; ed in questo calcolo si è ancora lasciato affatto in disparte l'elemento del tempo.

« Date queste circostanze, punto non abbiamo a mara-

vigliarci che le ferrovie siansi diffuse così rapidamente ed universalmente, e che di anno in anno si estendano in modo così gigantesco. I risparmii che si effettuano in virtù delle ferrovie sono infatti enormi, e possono facilmente venir dimostrati mediante la statistica prussiana.

« Il trasporto totale di merci su tutte le ferrovie prussiane fu nel 1844 di tonn.-chil. 19,603,272, che al prezzo medio di 15 pf. (cent. di marco) diedero un prodotto lordo di 3,466,500 M. Nel 1878 furono trasportate 8,032,576,014 tonn.-chil., che al prezzo medio di 4.5 pf. per tonn.-chil. danno un prodotto di 371,540,309 M. Nel periodo di tempo dal 1844 al 1878 si trasportarono su tutte le ferrovie prussiane 87,087,549,083 tonn.-chilom., con un prodotto di 4,690,986,774 M. Supponendo che, come ho dimostrato nel mio recente scritto (*L'epoca del vapore*), prima dei trasporti per ferrovia e dove anche oggidì non vi sono ferrovie, il costo dei trasporti sia in media di 27 pf. per tonn.-chil., il trasporto di 87,087,549,083 tonn.-chil. avrebbe cagionata una spesa di 23,252,375,572 M. L'invenzione della ferrovia ha dunque apportato al solo popolo prussiano, nel periodo dal 1844 al 1878, un guadagno di 18,561,389,798 M. In questo calcolo non si è tenuto conto del risparmio di tempo, perchè le ferrovie pel trasporto delle merci hanno spesso termini di resa abbastanza lunghi. Al contrario, pel trasporto delle persone ha tanto maggiore importanza il risparmio di tempo, inquantochè vi è minore il risparmio di spesa.

« Nello stesso periodo dal 1844 al 1878, si ebbero sulle ferrovie prussiane 53,074,166,920 viaggiatori-chilometri. Il prezzo era nel 1844 in media di 4.50 pf., e nel 1878 era ancora di 3.59 pf. per chilometro. Il prodotto totale (compreso quello dell'eccedenza dei bagagli) fu in questi 35 anni di 2,030,302,847 M. Sulle vetture ordinarie il prezzo medio per persona e per miglio lo si può calcolare a 40 pf. per miglio o circa 5.33 pf. per chil. Adunque per il numero sovraddetto di viaggiatori ad un chilometro, si avrebbe avuto una spesa di 2,830,622,231 M. Il risparmio di spesa ammontò adunque ad 800,319,384 M.

« Ma bisogna aggiungervi il risparmio di tempo. Il valore di codesto tempo, per diverse ragioni a lungo accennate nel detto mio scritto, lo si può calcolare a 10 pf. per persona e per ora, e quindi a 106,148,335 M. Tuttavia, siccome cogli altri mezzi di trasporto, per trasportare ad un chilometro un ugual numero di viaggiatori sarebbe stato necessario un tempo dieci volte maggiore e del valore di 10 pf. per ora, così il risparmio totale di tempo realmente prodotto dalle ferrovie sarà uguale ad un risparmio in danaro di 955,335,005 M., ed il risparmio totale in spesa ed in tempo sarà di 1,755,654,389 M.

« Ciò che accadde in Francia si è avverato anche altrove. Dappertutto notevole risparmio di tempo e di lavoro da parte delle popolazioni. Naturalmente codesti risparmii non furono portati alla Cassa di risparmio, nè messi in disparte in contanti; ma le ferrovie prestarono i servizii necessarii, ed il risparmio prodotto dal loro minor costo divenne utile per altri impieghi fruttiferi, e soprattutto per l'impianto di nuove ferrovie, inquantochè pochi altri impieghi avrebbero potuto essere più lucrosi per le popolazioni. Naturalmente devesi distinguere tra produttività finanziaria e vantaggio economico delle ferrovie. Non sempre una ferrovia può dare un interesse, e ciò non ostante il suo effetto utile può essere notevole, come fino ad un certo punto è anche possibile il caso contrario. Tuttavia resta escluso che le ferrovie non siano produttive finanziariamente, nè utili economicamente; in tal caso, il loro esercizio è dannoso e rovinoso per gli esercenti, siano dessi lo Stato o i privati.

« L'effetto utile economico di una ferrovia è quella quantità positiva del prodotto lordo delle merci e dei viaggiatori, che sopravvanza dopo che: 1° sono dedotte le spese di produzione (vale a dire tutte le spese d'esercizio ed un interesse del cinque per cento del capitale d'impianto); 2° si è invece aggiunto a questo resto il così detto risparmio indiretto sul traffico delle merci e dei viaggiatori. Codesto risparmio indiretto è la somma dei guadagni calcolati in danaro per il risparmio di spesa e tempo verificatosi nel trasporto delle persone e delle tonnellate di merci trasportate dalla ferrovia. Si può determinare l'effetto utile economico di una ferrovia, tanto per il periodo di un anno, come anche per la sua intera durata, od in fine per qualsiasi periodo di tempo. Nel mio scritto più volte citato trovasi codesto calcolo per un gran numero di ferrovie prussiane e d'altri Stati: esso caratterizza in sommo grado il valore delle singole ferrovie.

« Codesto effetto utile economico è propriamente il vero moltiplicatore delle ferrovie. Come sarebbe stato altrimenti possibile, in uno spazio di 50 anni impiegare nel loro impianto 80 miliardi di marchi, tanto più quando si osservi che oltre a 2/3 di questa somma appartengono agli ultimi 20 anni!

« Si può dimostrare graficamente che le ferrovie si sono, nel vero senso della parola, costrutte da per sè stesse, vale a dire mediante i risparmii da esse prodotti; al quale proposito mi si consenta la seguente supposizione. Si immagini che la costruzione delle ferrovie continui per 30 anni dacchè è incominciata. Nel primo decennio si costruiscono le linee di prima classe, quelle cioè il cui impianto costa 400,000 talleri (L. 3.75 circa) per miglio (di circa chil. 7. 5), ma il cui esercizio dà un prodotto netto di 100,000 tall. per miglio.

« Nel secondo decennio si hanno solo a costrurre ferrovie che costano 600,000 tall. per miglio e che rendono solo 80,000 tall. per miglio; nel terzo decennio si possono solo costrurre ferrovie che costano 800,000 tall. per miglio e che dànno solo un prodotto netto di 60,000 tall. per miglio. Suppongasi che in ciascun anno il reddito di tutte le linee costrutte ed in esercizio venga tosto destinato nuovamente alla costruzione di nuove linee di classe corrispondente al decennio. Come adunque si svilupperà codesta rete di ferrovie?

« Al termine del primo decennio si avranno 28.29 miglia di linee di prima classe, al termine del secondo 425.46 di seconda classe, ed alla fine del terzo decennio miglia 3,090 di terza classe, ossia in totale 3,544.36 miglia delle tre classi, con un impiego totale di 2,729,856,800 talleri. Or bene, in realtà, la costruzione non ha progredito con tanta regolarità e con progressione così rapida (le ferrovie prussiane rappresentavano alla fine del 1878 un capitale di 4,892 milioni di marchi) Può anche darsi che tutti i risparmii prodotti dalle ferrovie non siano ad esse ritornati; tuttavia è affatto indifferente che i mezzi necessarii alla loro costruzione siano loro pervenuti in modo diretto od indiretto: le ferrovie sorsero, e prestarono servizii col diminuire il costo dei trasporti, coll'agire dei tesori naturali siti in regioni lontane, ecc., ecc.

« Non ci è possibile spiegare in altro modo come siansi posti insieme i miliardi, che finora si sono già impiegati nelle ferrovie. Dove e come avrebbero essi potuto trovarsi disponibili? Senza dubbio, il lavoro intellettuale e fisico dell'uomo deve fare fruttificare le ferrovie coll'esercizio; giacchè fuori d'esercizio sono desse uno strumento inutile; al contrario, esercitate, risparmiano all'uomo tempo, spazio e forza incessanti. D'altra parte, la loro costruzione ed il loro esercizio richiede pure una grande quantità di forza. Qualora tutti i 350,000 chil. di ferrovie del globo si trovassero nelle stesse condizioni delle ferrovie prussiane, si richiederebbero per il loro esercizio 3 500,000 persone, che riceverebbero in stipendii e salarii la somma annuale di 3,500 milioni Supponendo che il salario di una persona addetta alla costruzione delle ferrovia sia in media di 1000 marchi all'anno, la costruzione di codesti 350,000 chil. di ferrovie avrebbe posto in circolazione 64,000 milioni di marchi, uguali a 64 milioni di anni di lavoro.

« Quale invenzione può dunque gareggiare con questa? »

M. F.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha approvato l'aggiudicazione dei 250 carri, 10 carrozze di 1.a classe, 10 miste di 1.a e 2.a, e 24 di 3.a, nonchè 10 carri da bagagli, per la nuova linea Novara-Pino, la cui gara ebbe luogo il 27 gennaio p. p., alle Ditte seguenti:

Stabilimento di Pietrarsa per tutti i carri e le vetture di 1.a classe;
Grondona di Milano per le vetture miste;
Diatto di Torino per le vetture di 3.a classe;
Officine di Savigliano pei carri da bagaglio.

L'importare complessivo delle dette forniture, insieme con quello delle 12 locomotive deliberate all'estero per la stessa linea, come già annunciammo, ascenderà a L. 2,100.000 circa.

Sappiamo pure essere state indette le gare e diramati gl'inviti alle principali Ditte nazionali per la fornitura dei 500 carri, che abbiamo annunciato nel precedente numero.

L'apertura delle schede per tale fornitura seguirà il 26 corr. Il 2 marzo poi seguirà quella per gli assi e molle relative; ed il 7 detto mese, quella per le 10 locomotive, alla cui fornitura furono invitate anche le Ditte estere. La consegna del suddetto materiale dovrà esser fatta entro il settembre p. v.

Tutte le altre notizie diffuse sui giornali, circa l'acquisto d'altro materiale mobile per le Ferrovie dell'Alta Italia, ci consta essere insussistenti.

Ecco i dati tecnici, che nel nostro numero precedente ci siamo riservati di far conoscere, intorno ai due progetti di appalto testè presentati al Ministero dei lavori pubblici, cioè: da Fara a Romagnano (linea Novara-Varallo), e da Parma al Po (linea Parma-Brescia-Iseo).

1° Il tronco Fara-Romagnano è compreso fra le progressive 18,360.15 e 29,456,56, e misura la lunghezza di m. 11,096.41.

I lavori e le provviste comprese nell'appalto importano L. 389,000. Le occupazioni stabili dei terreni, la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso non sono comprese nell'appalto, ma sono preventivate in L. 598,000. Per cui l'importo totale del tronco rileverebbe a L. 987,000, ciò che corrisponderebbe ad una media chilometrica di L. 89,000 all'incirca.

Nell'andamento planimetrico si hanno m. 8,915.93 di allineamenti rettilinei, e m. 2,180.40 di tratti in curva. Nell'andamento altimetrico le pendenze variano fra l'1.25 ed il 7.08 per mille.

Sono previste N. 34 opere d'arte, delle quali 32 acquedotti con luce variabile da m. 0.40 a m. 1.50, un ponticello di m. 5.00, ed un ponte a travata metallica di m. 15.60 di apertura.

In progetto sono previste due Stazioni ed una fermata: le prime per gli abitati di Ghemme e di Romagnano, la seconda per Sizzano.

2.° Il tronco da Parma al Po si stacca dalla Stazione di Parma, e finisce in vicinanza del fiume, quasi di fronte all'abitato di Casalmaggiore, percorrendo la lunghezza di m. 19,900.

L'importo dei lavori previsti in progetto, dal quale sono esclusi i fabbricati e l'armamento della via e delle Stazioni, risulta di L. 1,340,000, delle quali L. 885.836 per lavori compresi nell'appalto, e lire 454,164 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

La planimetria del tronco si compone di 5 rettilinei e 5 curve, quelli dello sviluppo di m. 18,095 e queste di m. 1,805. Il raggio minimo adottato per le curve è di m. 300.

L'altimetria è rappresentata da m. 5,160 di tratti orizzontali, e da m. 14,740 di tratti in ascesa e discesa, la cui pendenza massima raggiunge il 10 per mille.

Le opere d'arte sono in tutto 44; e di queste, 43 hanno la luce inferiore a metri 6; ed una, un ponte a travata metallica sul torrente Parma presso l'abitato di Colorno, ha l'apertura di m. 32.

Sono contemplate in progetto 3 garette, 7 case cantoniere, 23 passaggi a livello, ed una Stazione a Colorno.

La Direzione tecnica governativa incaricata degli studii della linea di 1ª categoria da Faenza a Pontassieve, ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici lo studio comparativo per l'innesto della linea stessa a Pontassieve ed a Firenze.

Ora spetterà all'onorevole Ministro dei lavori pubblici il dare le occorrenti disposizioni in seguito al voto ieri emesso dal Senato circa la preferenza del tracciato Faenza-Firenze. (V. *Notizie ferr. ital.*)

Il sig. ing. Andreuzzi, ispettore capo-sezione del Mantenimento per le Ferrovie Romane a Napoli, ha compilato di sua iniziativa un progetto per la diramazione dalla Stazione di Napoli al porto.

Il giorno 10 del corrente mese ebbe luogo la già da noi annunziata visita di ricognizione del tronco delle ferrovie di Sicilia da Favarotta a Licata. — La Commissione ha constatato che il tronco avrebbe potuto essere aperto all'esercizio pel 24 corr. per viaggiatori e merci a grande velocità. In seguito di ciò, il Ministero dei lavori pubblici ne ha autorizzato il servizio pubblico pel detto giorno.

Per ora i treni percorreranno la deviazione provvisoria appositamente costruita in corrispondenza della galleria del Fucile, la quale galleria richiede ancora parecchio tempo per essere compiuta.

Su richiesta della Società della ferrovia sicula occidentale, il Ministero dei lavori pubblici ha nominato la Commissione governativa che deve procedere alla visita di ricognizione del tronco di strada ferrata da Partinico a Castellammare del Golfo, della lunghezza di chil. 20, per poter aprire il tronco medesimo all'esercizio. Si ritiene che il pubblico servizio possa esservi attivato pel 1° dell'entrante marzo.

Coll'apertura di questo tronco, di tutta la linea Palermo-Marsala-Trapani non rimane in corso di costruzione che il tratto da Castellammare del Golfo a Castelvetrano, della lunghezza di circa 48 chilometri, i cui lavori sono molto avanzati e ne permetteranno fra qualche mese l'apertura all'esercizio.

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

16 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Civitanova-Morovalle, della linea Macerata-Civitanova. Non venne presentata alcuna offerta di ribasso, e perciò l'appalto venne definitivamente deliberato al signor Bartolazzi Carlo (deliberatario provvisorio) per la somma di L. 364,215.41, ossia con un ribasso complessivo sulla somma di appalto del 25.67 0[0].

16 *febbraio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Cava-Carbonara-Groppello, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni — Deliberato provvisoriamente al signor Battaglia Cecilio, col ribasso del 17.50 0[0] sulla somma di appalto, chelda L. 387,000 fu così ridotta a L. 319,275 — I fatali scaderanno il giorno 9 del prossimo marzo.

17 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco da Benevento al chilometro 6 + 720, della linea Benevento-Avellino — Deliberato alla Società Veneta di costruzioni, con un ulteriore ribasso del 7.77 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 555,603.36. Il ribasso complessivo sulla somma di appalto risulta quindi del 31.62 0[0].

18 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Oleggio-Sesto Calende, della linea da Novara a Pino — Deliberato al signor Podestà Francesco, con un ulteriore ribassso del 7.85 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 3,261,426.11. Il ribasso complessivo sulla somma di appalto risulta quindi del 24.85 0[0].

18 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del Ponte sul Ticino a Sesto Calende, della detta linea Novara-Pino — Deliberato alla Società delle Industrie meccaniche di Napoli, con un ulteriore ribasso del 7.17 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 1,360,019.18. Il ribasso complessivo sulla somma di appalto risulta quindi del 26.04 0[0].

18 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Sesto Calende-Cucchino, della suddetta linea Novara-Pino — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente deliberato al signor Giuseppe Giandana (deliberatario provvisorio) per la somma di L. 591,479.61, ossia col ribasso complessivo del 27.63 0[0] sulla somma di appalto.

18 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Monvalle-Laveno, della stessa linea Novara-Pino — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne deliberato definitivamente alla Società Veneta di costruzioni (deliberataria provvisoria) per la somma di L. 1,350,868.06, ossia col ribasso complessivo del 20.36 0[0] sulla somma di appalto.

19 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco San Bernardino-Fara, della linea Novara-Varallo — Deliberato al signor Saldarini Carlo, con un ulteriore ribasso dell'8.31 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 160,617.59. Il ribasso complessivo risulta quindi del 23.59 0[0].

19 *febbraio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Ravenna-Canale Bevano, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini — Deliberato al signor Pasi Francesco, con un ulteriore ribasso del 0.55 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per lire 220,740.41. Il ribasso complessivo risulta quindi del 22.36 0[0].

✂

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni sopra affari concernenti le strade ferrate:

Ha opinato potersi approvare il progetto di appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco da Arce ad Arpino, della ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Il progetto importa una spesa di L. 3,412,770, delle quali L. 2,856,600 a base d'asta, e L. 556,170 per espropriazioni, armamento della via e delle Stazioni e spese impreviste. La lunghezza del tronco di ferrovia da appaltarsi è di m. 10,300;

Ha ritenuto che non sia da accogliersi la domanda della Società delle Strade ferrate Meridionali per ottenere la dichiarazione di pubblica utilità per alcuni lavori di consolidamento al ponte delle Piane al chil. 43 + 640 della linea Pescara-Aquila, già eseguiti per ovviare ai danni prodotti dalle pioggie;

Ha avvisato potersi approvare gli atti di collaudo, senza farsi luogo all'applicazione della multa, pei lavori e provviste fatti dal cottimista Luigi Breda per l'impianto di un rifornitore d'acqua nella fermata d'Imera, lungo il tronco Villarosa-Santa Caterina delle ferrovie di Sicilia;

Ha espresso parere che non possa approvarsi, quale fu proposta, la transazione delle vertenze fra l'Amministrazione e la Impresa Savio Secondo, per la liquidazione dei lavori di costruzione della Ferrovia ligure nel tronco della galleria di Santa Croce e di Capo Mele;

Ha avvisato invece potersi approvare la transazione fra l'Amministrazione e la Ditta Ferdinando Belliere, appaltatore della piantagione di siepi lungo i tronchi delle ferrovie Calabro-Sicule, Leonforte-Villarosa-Santa Caterina.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 14 al 19 corr. mese.

Furono approvati:

Un progetto per costruzione del tronco dalla Stazione di Ururi a quella di Casacalenda, della ferrovia Termoli-Campobasso;

Un progetto per costruzione del primo tronco, da oltre Paceco all'incontro della provinciale Marsala-Salemi, della strada provinciale di 1ª serie Trapani-Castelvetrano-Porto Empedocle, in provincia di Trapani:

Un progetto per costruzione del 2° tronco da Calascibetta al ponte sul Morello della strada provinciale di 1ª serie dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Messina-Montagne, sotto Calascibetta in provincia di Caltanisetta:

Un progetto per riparazioni straordinarie ai canali di Paderno e della Martesana, in provincia di Milano;

Un progetto per difesa frontale a destra di Po sopracorrente Roncarolo, in Comune di Caorso, provincia di Piacenza;

Un progetto di riparazioni al passo navigato detto di Prato Risacco sul Tevere in provincia di Roma;

Un progetto per riordinamento di un tronco del

fiume Sarno, dalla diga mobile presso il Partitoio sino allo sbocco del rivo Sguazzatorio, in provincia di Salerno;

Ed un piano regolatore per compimento del corso Vittorio Emanuele nella città di Ancona.

Nella sua adunanza del 17 corrente, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, approvava i seguenti lavori:

1. Costruzione di porticati laterali esterni alla Stazione di Napoli;
2. Lavori alla galleria della Rossa;
3. Costruzione di nuovi quartieri alla Stazoine di Roma.

Approvava inoltre varie provviste occorrenti all'esercizio, cioè: ruote montate per vagoncini, cuoio, ganci di trazione e tenditori, e tubi di rame.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge per le ferrovie complementari. — Il Senato, nella seduta di ieri, discusse finalmente il progetto di modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari, già approvato dalla Camera.

Venne risollevata dall'on. Brioschi la questione della linea Faenza-Firenze, in sostituzione della Faenza-Pontassieve adottata dalla Camera; e non dissentendo il ministro Baccarini da tale sostituzione, perchè venivasi così a ripristinare la linea da principio proposta dal Ministero stesso, e purchè non sia alterata la spesa relativa; ed essendo pure appoggiata la detta sostituzione dagli onorevoli Saracco, Mezzacapo e Bruzzo per considerazioni economiche e militari, venne essa definitivamente adottata dal Senato.

Dopo di che furono approvati tutti gli articoli della legge, ed il progetto complessivo a scrutinio segreto.

Ferrovia d'accesso al Sempione — In seguito alla diminuzione di L. 12 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,018,060, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 20 gennaio ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Gozzano-Orta, della linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola, in provincia di Novara, della lunghezza di m. 7,650 (escluse le espropriazioni stabili, la provviata dei materiali in ferro per l'armamento, ecc.), si procederà alle ore 10 antim. del 5 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Novara, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 922,292.80, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di L. 55,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 106,000, come sopra.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Bressana-Broni — Alle ore 10 antim del 9 marzo p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava-Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 16,879 10 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 882,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 23 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Pavia pel deposito interinale di L. 44,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 88,000, come sopra.

Ferrovia succursale ai Giovi. — Scrivono da Piacenza, 16, alla *Perseveranza*:

Una notizia di grande interesse per noi è il progetto della strada ferrata, che, per le valli del Bisagno e della Trebbia, unirebbe Piacenza a Genova. La via che corre nei Giovi fu sempre mal sicura, specialmente nella stagione delle pioggie e delle nevi, e da lunga pezza, anche nei tempi normali, è sbocco insufficiente al commercio di Genova coll'alta Italia....

Un nostro concittadino stabilito a Firenze, il signor Moreno, offre una Società bancaria anglo-francese, che costruirebbe una ferrovia da Piacenza alle rive del Mediterraneo, ponendo così la nostra città a mezza strada circa fra Milano e Genova.

Il ministro Baccarini, interpellato dal nostro deputato on. Pasquali, mostrò di gradire assai questo progetto, e promise di appoggiarlo al Parlamento, registrandolo fra le strade ferrate di quarta categoria, per rispetto al concorso governativo. La Società costruttrice chiede alla nostra Provincia ed a quella di Genova un milione di lire per ciascuna, che pare non vorranno rifiutare, come non lo negarono per la costruzione della via carrozzabile che le congiunge attraversando l'Appennino. La Società stessa domanda una somma minore di sovvenzione anche alla Provincia di Pavia, in cui per alquanti chilometri nella montagna la progettata ferrovia deve necessariamente attraversare; ma questa Provincia per ora, e forse non senza ragione, rifiuta il proprio concorso... La cosa però pare bene incamminata, e v'è luogo a sperare che presto vedasi attuata una sì bella idea.

Ferrovia della Valle Stura — Nell'ultima seduta della Deputazione provinciale di Genova, fu letta una lettera dell'on. Ministro dei lavori pubblici, colla quale chiedeva il parere della Deputazione stessa sopra una domanda per la costruzione e l'esercizio della ferrovia di Valle Stura da Genova ad Alessandria. Pare che una Società di banchieri di Alessandria e di Torino abbia offerto al Governo, come azionaria del progetto dell'ing. Bosco, di assumere la costruzione e l'esercizio della detta ferrovia, e ciò senza domandare concorso pecuniario al Tesoro pubblico.

Il ministro Baccarini, prima di prendere in proposito decisione alcuna, volle conoscere il parere delle Provincie interessate. Ma la Deputazione di Genova non credette di occuparsene nella detta seduta, trovando essere l'argomento tale da abbisognare di studii ulteriori; perciò ne rimandò la discussione a giovedì prossimo.

Ferrovia Bologna-Portomaggiore. — Si ha da Bologna, 15, che quella Deputazione provinciale ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata a fare sul terreno gli studii per una linea ferroviaria economica da Bologna a Portomaggiore per Budrio, destinata a congiungere Bologna alla linea di terza categoria Ferrara-Ravenna-Rimini, fornendo in tal modo alla bassa Romagna il mezzo di mettersi in comunicazione con Bologna e quindi colle altre provincie del Regno.

Ferrovia Pisa-Collesalvetti — il *Corriere dell'Arno*, del 20, dice che la Commissione nominata dalla Deputazione provinciale di Pisa per sollecitare il Governo e decidersi sull'acquisto della via ferrata da Pisa a Collesalvetti, costruita a cura e spese della Provincia, fu ricevuta dal Ministro dei lavori pubblici, che assicurò esser il Governo assolutamente deciso all'acquisto in massima, ed anco sopra i criterii principali del riscatto; ma che manca solo a complementare gli atti il rapporto del Direttore generale comm. Bertina sul prodotto di quel tronco ferroviario nell'ultimo trimestre.

Appena avuto cotesto documento, il Ministero concluderà definitivamente la cessione, e proporrà poi la legge occorrente.

Ferrovie interprovinciali venete. — L'Assemblea ferroviaria tenutasi a Padova il 17 corr. autorizzava il Comitato a concludere colla Società Veneta una proroga di tre mesi all'attuale contratto biennale, procurando di ottenere una proroga anche maggiore, e possibilmente di sei mesi, ed accettando pure, dopo quella attualmente combinata, la corrispondente proroga del ventennio di esercizio.

Nella stessa seduta, il cav. Berti svolse una sua mozione sull'ordinamento dell'Ufficio di controllo, di cui l'Assemblea prese atto, riservando le deliberazioni ad altra seduta. Simile differimento, sopra proposta del Comitato, si è preso in quanto al servizio d'ispezione; e venne poi eletto a rappresentare nel Comitato la provincia di Treviso il cav. avv. Leopoldo Piazza, in luogo del defunto on. Loro.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 11, alla *Perseveranza*:

La quistione di una ferrovia economica a sistema ridotto, per la quale furono comincioti e continuano a farsi gli studii a spese dei Comuni interessati, nella linea che essa dovrà percorrere da Palermo a Corleone, per estendersi poi fino a Sciacca in provincia di Girgenti, è stata finalmente risoluta secondo il generale desiderio. Il Consiglio comunale di Palermo ed il nostro Consiglio provinciale, come avevano fatto gli altri Comuni interessati della provincia, hanno aderito alla costituzione del Consorzio, ed han votato la spesa occorrente per la parte che li riguarda, dande al Governo le necessarie guarentigie, essendo noto che, per tale categoria di strade, sei decimi si pagano dallo Stato, due decimi dalla Provincia, e due decimi dai Comuni interessati Ora si spera che l'on. Baccarini, ministro pei lavori pubblici, mantenga la promessa fatta qui, di allogare nel bilancio definitivo del 1881 i fondi occorrenti per questo anno, affinchè i lavori possano iniziarsi con ogni sollecitudine. Rimane solo una quistione a definirsi intorno ad una variante, che si propone per far partecipare ai vantaggi della ferrovia parecchi altri Comuni dèlla provincia; ma questa è una quistione accondaria, che sarà senza dubbio risoluta nel miglior modo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, tenuto presente che tutti vogliono la variante, così come è stata proposta.......

E giacchè ci sono su questo argomento delle ferrovie, che interessano tanto il commercio dell'isola nostra, lasciatemi vuotare il sacco.

In seguito alla buona accoglienza fatta in Palermo da S. M il Re ad una Commissione di Sciacca ed alle raccomandazioni fatte dal Sovrano all'on. ministro Baccarini per la pronta costruzione di un ricovero nella rada di Sciacca e di una strada ferrata in quel circondario, molti cittadini, riuniti in Commissione, hanno indotto la Società delle ferrovie occidentali di Sicilia a presentare una proposta ai Consigli provinciali di Girgenti e Trapani, nel senso di essere autorizzata a fare gli studii per una linea Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle, e, terminati tali studii, formare il progetto della detta ferrovia. La proposta fu presentata al Prefetto di Girgenti, il quale convocò straordinariamente il Consiglio provinciale, che l'accettò per acclamazione, e nominò una Commissione per intendersi con la Società intorno al tempo ed al modo di formare gli studii suddetti, cercando in particolar modo di non far gravare la spesa di tali studii sulle Provincie interessate. Le pratiche sono in corso, ed è da sperare che riescano a buon fine. Quello che fa piacere in tutto questo movimento è la convinzione, ormai generalizzata in tutta l'isola, dell' importanza delle ferrovie, di cui fino a poco tempo fa, ignoravansi quasi i grandi vantaggi.

Tramvia Milano-Monza-Vimercate-Trezzo-Bergamo. — Il 20 corr. si è costituito in Vimercate un Comitato promotore di una linea di tramvia fra Milano-Monza-Vimercate-Trezzo Bergamo, composto di 40 persone. Il Comitato approvò in massima il progetto presentato dall'ing. Struzza; e stabilì la prossima seduta in Milano pel 5 di marzo p. v.

È una linea che presenta grandi probabilità di incremento industriale e commerciale, perchè, oltre la diretta congiunzione di tre città, racchiude altri trenta Comuni.

Tramway Brescia-Orzinovi. — La *Provincia di Brescia*, del 16, dice che lungo la strada di Orzinuovi, le rotaie del *tramway* sono messe in opera fin presso Lograto per una lunghezza di circa 11 chilometri.

Vi è una breve interruzione presso il ponte del Mella, perchè vi sono alcuni piccoli lavori di adattamento da fare alla strada, per i quali l'Amministrazione provinciale provvederà nella corrente settimana.

La Società concessionaria ha diretto una lettera alla Giunta municipale per accettare la proposta che venne fatta per l'entrata in città, e pel coordinamento delle diverse linee sul centro della medesima.

La Società ha scritto anche alla Deputaeisne provinciale per constatare il fatto dell'adempimento dei suoi obblighi, che doveva aver luogo nei primi due mesi della sua esistenza.

Assicurasi che il sig. Foguet, direttere della Società, ed il sig. Spèe arriveranno a Brescia nel oorso della settimana.

Ferrovie e tramways della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 10 corr., prese atto della domanda dei fratelli Ceriana, aggiudicatarii della ferrovia in esercizio da Settimo Torinese a Rivarolo, per ottenere le seguenti concessioni:

a) Di collegare detta linea con Torino, per mezzo di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale Torino-Milano, aggiungendo una diramazione di *tramway* per Leyni;

b) Di prolungare la linea di Rivarolo fino a Cuognè con altro *tramway* a vapore, passando sulla strada provinciale per Salassa e Valperga;

c) Di aggiungere una diramazione da Rivarolo per Castellamonte sulla strada provinciale d'Ivrea.

Tramways della provincia di Cuneo. — La Deputazione provinciale di Cuneo, nella seduta del 21 corrente, ha deliberato la concessione al sig. Angelo Delvecchio delle tramvie a vapore Alba-Barolo-Monchiero ed Alba-Canale-Montà per Poirino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 17:

In questi giorni venne definita, almeno provvisoriamente, la vertenza fra la Direzione della ferrovia del Gottardo e l'Impresa Favre, circa alla muratura della parte mobile del tunnel del Gottardo, e che era stata sottoposta ad un tribunale arbitrale composto dei signori ingegneri Bürgi, Thormann e Koller. Ecco quale era, in riassunto, la quistione pendente.

Come è noto, nell'anno 1878 la muratura del tunnel, nella parte mobile presso il chilometro 2,800 dall'imbocco Nord, venne giudicata come non abbastanza resistente. Un tribunale arbitrale, a cui era sottoposta la vertenza, sentenziò che l'Impresa Favre dovesse assumersi la metà delle spese della prima muratura rotta. Anche per la seconda muratura praticatasi, per la quale furono impiegati dei tipi ancora più forti di quelli previsti nel contratto, le due parti non poterono mettersi d'accordo; e quindi, a tenore della 5ª. Convenzione addizionale, il Consiglio federale venne richiesto di nominare un nuovo tribunale arbitrale. Questo tribunale venne in effetto composto delle tre suaccennate persone.

Siccome poi, in questo frattempo, anche la seconda muratura venne spezzata, e quindi si riconobbe necessaria una nuova ricostruzione, così l'Impresa Favre sporse semplicemente al tribunale arbitrale la domanda che la Ferrovia del Gottardo fosse tenuta ad indennizzare, tanto le murature originali, quanto le ricostruzioni.

Invece, la Ferrovia del Gottardo oppose che il tribunale arbitrale, secondo la lettera della 5ª Convenzione addizionale, era competente soltanto per fissare il prezzo per metro corrente, secondo la forza delle murature im-

piegate nella ricostruzione. La *quistione di diritto* poi, chi dovesse pagare le differenti ricostruzioni, non gli spettava. Eventualmente la Ferrovia del Gottardo, per il caso che il tribunale arbitrale avesse a dichiararsi competente su tutta la quistione, chiese che l'Impresa, a tenore della Convenzione, fosse da ritenersi sola risponsabile.

Nella sua recente sentenza, il tribunale arbitrale ha pronunciato, che le primitive murature rotte devono cadere a carico di amendue le parti. Però, a maggioranza (Bürgi e Thormann contro Koller), venne sentenziato che la Ferrovia del Gottardo sia tenuta a bonificare all'Impresa Favre le spese reali per i lavori di ricostruzione. Circa alla domanda poi avanzata dall'Impresa di variare la decisione del primo tribunale arbitrale (concernente la prima muratura), essa venne respinta.

Devesi però osservare che la Ferrovia del Gottardo aveva già ricorso al Tribunale federale, a proposito della quistione di competenza, prima dei dibattimenti avanti il tribunale arbitrale. Ma il Tribunale federale trovò più conveniente di lasciar funzionare e giudicare il tribunale arbitrale, riservando però espressamente alla Ferrovia il diritto di portare definitivamente davanti il Tribunale federale la quistione di competenza, anche dopo la sentenza del tribunale arbitrale.

Per ora, non venne ancora deciso se la Direzione del Gottardo farà uso di questa riserva, oppure se accetterà la decisione del tribunale arbitrale; ciò sarà però risolto in breve tempo.

Monte-Bianco e Sempione. — Nella seduta del 10 corr., la Deputazione provinciale di Torino, sulla mozione del deputato provinciale Bertetti di raccogliere i dati opportuni per stabilire confronti fra il traforo del Monte Bianco ed il Sempione, incaricò il proponente medesimo di promuovere gli opportuni incumbenti insieme ai colleghi Quilico e Bianchetti.

— A questo proposito, non possiamo non richiamare l'attenzione di alcuni nostri confratelli circa la recente deliberazione della Camera francese, da noi riferita integralmente nel precedente nostro numero, e da taluni travisata.

Conferenze internazionali a Berna. — Leggesi nella *Gaz. Ticin.* del 15:

La Conferenza internazionale tenutasi dal 13 maggio al 4 giugno 1878 in Berna, alla quale erano rappresentati il Belgio, la Germania, la Francia, l'Italia, il Lussemburgo, l'Olanda, l'Austria-Ungheria, la Russia e la Svizzera, ha elaborato (come fu già annunciato) i progetti: 1°. di un trattato internazionale sul servizio merci delle ferrovie; 2°. di disposizioni d'esecuzione di questo trattato; 3°. di una Convenzione concernente la creazione di una Commissione internazionale per sorvegliare l'esecuzione del trattato stesso.

Ora, tali progetti essendo da quell'epoca in poi stati esaminati dai Governi rappresentati alla suaccennata Conferenza, questi saranno invitati ad una Conferenza finale al principio di maggio prossimo.

Ferrovie tedesche. — Il *Montagsblatt* dà notizie relative al progetto d'acquisto della ferrovia del Reno e della Nahe. Una delle principali ragioni invocate sinora dalla Commissione parlamentare per respingere l'acquisto di questa linea rovinata, è il prezzo troppo elevato delle azioni. Oggi la Commissione sarebbe più conciliante. Essa si sarebbe decisa di fissare, d'accordo col Governo, un prezzo moderato, che sarà senza dubbio accettato dalla Società. È per ottenere questo risultato che il Bismark ha fatto fare gli articoli allarmanti che apparvero nella *Norddeutsche Allgemeine Zeitung.*

Ferrovie di Norvegia. — Nel discorso reale pronunciato il 3 corr., per l'apertura dello Storthing, è detto:

« Grazie al compimento della strada ferrata tra Eidsvold e Hamar, Christiania e Trondhjem si trovano oramai unite da una ferrovia non interrotta. Quanto ai lavori sulle linee in costruzione, lo Storthing sarà informato del loro progresso, e nello stesso tempo gli verrà presentata una domanda di assegnamento per la continuazione di questi lavori ».

— La *Deutscher Reichsanzeiger* così parla della suddetta linea Hamar-Eidsvold.

Questo nuovo tratto ferroviario, la cui lunghezza totale è di 58 chilometri, stabilisce una comunicazione diretta fra Christiania e Trondhjem.

La lunghezza di tutta quanta la linea, che mette in comunicazione fra loro le due città, e di cui la sezione Hamar-Eidsvold non è che una parte, è lunga 560 chil.

Le spese di costruzione di quest'ultimo tronco ascesero a circa sette milioni e mezzo di franchi.

Da Hamar a Trondhjem la larghezza della strada è di un metro 067; ma per il rimanente del tragitto, essa ha la larghezza normale di un metro e 435 centimetri.

Ferrovia trans-caspiana. — La *Voce* di Pietroburgo pubblica il telegramma seguente:

« *Tchikisehliar, domenica,* 25 *gennaio* — La strada ferrata trans-caspiana è terminata fino ad Akhtcha-Khouîma. La trazione mediante locomotive a vapore si fa fino ad Aïdin, località distante 84 *verste* dal golfo Mikhaïlovsky. Da Aïdin ad Akhtcha-Konïma la trazione si fa mediante cavalli, per un tratto di strada lungo 22 *verste.* La lunghezza totale della sezione terminata è di 106 *verste* Il costruttore di questa linea, il signor generale Annorkoff, ritorna a Pietroburgo per motivi di salute ».

Ferrovie del Senegal — I giornali di Parigi recano che il Senato francese, nella seduta del 16 corr., adottò, con 174 voti contro 19, il progetto di legge, già adottato dalla Camera dei deputati, con cui è aperto al Ministro della marina un credito ei 8,552,751 fr. per la costruzione d'una ferrovia da Medina a Bafoulabé, ed è poi approvata la concessione della linea da Saint-Louis a Dakar (Senegal).

Il *Journal des Debats* dice che la costruzione di questa linea è riconosciuta indispensabile per congiungere Saint-Louis, capoluogo dei possessi francesi al Senegal, con Dakar, il solo porto d'accesso possibile alla navigazione di grande tonnellaggio. Quanto al tronco da Medina a Bafoulabé, non si tratta per ora che di un piccolo tratto (130 chil.) per penetrare più ch'è possibile nel continente africano, finchè si potrà spingersi sino al Niger.

Il ministro della marina Cloué e l'ammiraglio Jauréguiberry sostennero vigorosamente l'importanza e l'urgenza del progetto di legge, contro le obbiezioni dei sig. Labiche e Lambert de Sainte-Croix; e quantunque la costruzione di quest'ultimo tronco incontrasse parzialmente una opposizione di 72 voti, il complesso del progetto fu votato con soli 19 contrarii.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere. — Alle ore 3 pom. dell'11 corr. ebbe luogo a Montecitorio la riunione della Giunta parlamentare che deve riferire sul progetto di legge per la sistemazione del Tevere, già da noi riferito.

Erano presenti gli onorevoli Trompeo, Di San Donato, Baracco, Sani, Baratieri, Ruspoli Emanuele e Di Carpegna.

La Giunta, dopo avere esaminato le deliberazioni prese ed i voti espressi negli Ufficii, ha riconosciuto la necessità di domandare informazioni all'on. Baccarini sui lavori eseguiti, sul concetto generale delle opere da eseguirsi, sulle conseguenze di questi lavori, e sullo stato attuale delle opere. In seguito inviterà il Ministro ad intervenire ad una delle sue sedute, vista l'importanza del progetto di fronte a Roma ed al resto d'Italia.

Congresso d'ingegneri pel 1882. — Si è costituita la Commissione esecutiva pel IV Congresso degli ingegneri ed architetti da tenersi in Roma nel 1882.

La Commissione ha eletto ad unanimità presidente onorario l'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, presidente effettivo il comm. Alessandro Betocchi, ispettore del Genio civile.

Congresso pel Credito fondiario in Roma. — Il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha pubblicato il seguente decreto:

Art. 1. È convocato pel 9 marzo p. v. in Roma un Congresso allo intento di indagare se e quali riforme occorra di introdurre nelle vigenti disposizioni relative al Credito fondiario.

Art. 2. Sono chiamati a far parte del Congresso:

I rappresentanti all'uopo eletti dagli Istituti esercenti il Credito fondiario; Lampertico comm. dott. Fedele, senatore del Regno; Majorana-Calatabiano comm. prof. Salvatore, id; Branca comm. Ascanio, deputato al Parlamento; Brunetti avv. Gaetano, id.; Morana Giov. Batt., id.; Pierantoni comm. prof. Augusto, id.; Sella comm. Quintino, id.; Tumminelli-Conti avv. Agostino, id.; Griffini comm. Achille; Mirone comm. Giovanni, commissario governativo delle Banche d'emissione; Allocchio dott. Stefano; Cadolini ing. Pietro; un delegato del Ministero delle finanze; un delegato del Ministero di grazia e giustizia; un delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Art. 3. Il Congresso eleggerà nel suo seno il presidente e il vice-presidente, ed avrà per segretario il cav. avvocato Achille Padoa, segretario del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Esposizione nazionale industriale di Milano. — Ultimato il binario di raccordo colla ferrovia, ebbe principio col giorno 20 corr. la spedizione degli oggetti inviati alla Esposizione, che, dietro le riserve fatte dall'Amministrazione ferroviaria costruttrice del binario di raccordo, devono essere dirette al Palazzo dell'Esposizione, dove gli espositori possono valersi dell'Impresa Magrini per il trasporto dal luogo dello scarico all'interno delle gallerie, al prezzo di L. 0.50 per il primo quintale, e di L. 0.30 per cadauno dei successivi.

— Un servizio magneto-micro-telefonico fu già attivato tra la sede del Comitato dell'Esposizione e gli Ufficii dell'Esposizione posti nella Villa Reale dei Giardini pubblici. E tra pochi giorni un altro filo sarà collocato tra il Municipio e gli Ufficii di sorveglianza all'Esposizione.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 3 corr. (*Gazz. Uff.* del 19) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per ordinarie operazioni di credito ed altre, anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Banca Industriale Subalpina:* modificazioni deliberate nell'adunanza generale del 4 gennaio p. p.

Decesso. — Il 16 corr. moriva in Padova l'ingegnere cav. Carlo Zambaldi, del Genio civile. Egli godeva d'una grande riputazione per la sua valentia, specialmente in materia idraulica, per l'integrità del carattere e la rara bontà d'animo.

Aveva la direzione d'uno dei riparti più importanti del Veneto, ed alle gravi responsabilità non venne mai meno, sacrificando sè stesso.

Il giorno 18 ebbero luogo i di lui funerali, tra il compianto di tutti. Accompagnavano il feretro il Prefetto, il Sindaco, il venerando patriotta on. Cavalletto, il cav. Antonelli ingegnere in capo del Genio civile, nonchè tutti gli ingegneri dell'Ufficio tecnico governativo, i custodi idraulici e molti colleghi ed amici del defunto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le tendenze del mercato a riguardo dei valori ferroviarii nella scorsa settimana si manifestarono piuttosto favorevoli; e se non valsero a dare un impulso maggiore alle transazioni, bastarono a mantenere una sufficiente fermezza nei corsi. Le Azioni della Società delle Meridionali negoziate a 465 e 464; le Obbligazioni relative a 277 e 278.50; i Boni a 541. Le Sarde, della serie A, ben tenute anch'esse a 276.75 ed a 278.50; le altre, della serie B, a 274 e 275; le nuove a 277.50.

Le Pontebbane invariate sul 446. Le Meridionali austriache richieste vivamente e negoziate a 279 e 279.50. Le Palermo-Trapani, tipo oro, da 278 salirono a 280.50; le altre, tipo carta, a 272 e 272.50. Le Azioni Romane quasi intrattate e rimaste a 140.

A Parigi, le Meridionali austriache ebbero richieste attive, che le fecero salire un giorno da 279 a 295, in seguito alla notizia della congiunzione di queste linee colle Serbe; però s'infiacchirono per ultimo, e chiusero offerte a 287. Anche le Palermo-Trapani si fecero più vive in quella Borsa e richieste a 280, nella considerazione che, poichè godono della garanzia del Governo, esse debbano capitalizzarsi al medesimo saggio della Rendita italiana, e presenterebbero quindi ancora un margine di rialzo da 20 a 25 franchi. Le Vittorio Emanuele, emissione 1863, si negoziarono a 288 e 285. Le Azioni Romane a 140; le Obbligazioni a 360 e 362.

CONVOCAZIONI

Società livornese per la fabbricazione della soda. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 17 marzo p. v. in Livorno (via della Banca, 2), per la presentazione del bilancio 1880 e rapporto dei sindaci, per rapporto del Consiglio d'amministrazione dimissionario, per la nomina del nuovo Consiglio, per la nomina dei sindaci pel 1881, e per comunicazioni della Presidenza.

Avvisi d'Asta

Il 5 marzo p. v., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento nei fabbricati militari di S. Eusebio e Ravenna Grande in Roma, per l'ammontare di L. 17,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Bari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Barletta ad Auletta, compreso fra l'abitato di Barletta ed il confine colla provincia di Potenza, della lunghezza di m. 40,016, per la presunta annua somma di L. 60,610. Manutenzione dal 1° aprile 1881 a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Benevento, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica, compreso fra la Stazione ferroviaria di Solopaca ed il Ponte Principe, della lunghezza di m. 39,635. per la presunta annua somma di L. 23,500. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2,500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di restauro alle pirobette *Roma* e *Venezia*, per il presunto importo di L. 60,700. Deposito interinale L. 4000.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Ancona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione e prolungamento dell'attuale scogliera in continuazione del Molo meridionale del porto d'Ancona, per la presunta somma di L. 199,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica, compreso fra il Ponte Principe sul Tammaro e Larino, della lunghezza di m. 81,806.40, per la presunta annua somma di L. 53,220. Manutenzione dal 1° aprile 1881 a tutto marzo 1890. Deposito interinale lire 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso lo stesso Ministero e la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della colmata artificiale di una porzione del lago di Licola, in provincia di

Napoli, per la presunta somma di L. 287,090. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale (1881-1886) dei gavitelli e delle imbarcazioni in servizio del porto di Genova, per il complessivo importo di L. 76,200. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Pietraperzia (provincia di Caltanisetta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale interna detta Corso Vittorio Emanuele, per il presunto importo di L. 40,740. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 400 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Jesi, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) por l'appalto delle opere murarie. di legname ed in ferro per 6 fabbricati ad uso delle scuole rurali, da costruirsi in varii punti del territorio comunale, per la complessiva somma di L. 42,258.09. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito L. 4,225.80 in rendita D. P. o cartelle del prestito comunale, oltre L. 600 in numerario per spese d'asta e contratto.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso del Collegio militare in Messina, per il presunto importo di L. 692,000. Lavori da eseguire entro 1000 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 69,500 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

La ditta Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona è rimasta aggiudicataria definitiva della costruzione dei due ponti *a fondazioni pneumatiche* Lipuda e Gianturco, situati ai chilometri 205 + 243 e 195 + 597 della linea ferroviaria Taranto-Reggio, per conto delle Ferrovie Meridionali, con una travata in ferro pel primo di m. 64.200 e pel secondo di 27.400.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

(Contin. e fine — 9° Elenco).

Gelmi cav. L., capo traff., Verona lire 5; Fabani cav. P., ispett. princ., id. 5; Sartorio cav. P., ispett., id. 3; Legrenzi cav. L., id., id. 3; Chinotto cav. B., id., id. 3; Cattaneo cav. P., id., id. 2; Molinari cav. L., id., id. 3; Mazzoleni comm. N., id., id. 2,50; Calvi G., id., id. 3; Garbato G., c. uff., id. 2; Compagnoni U., imp., Adria cent. 50; Toffanetti G., id., id. 50; Astori E., id., id. 50; Beccari L., capo staz., id. 50; Torelli M., gest., Ala, 50 Wysoudil F., imp., id. 1,50; Danieli G., id., id. 1; Fait E., id., id. 1; Cristani A., gest., id. 1; Rosatti D., imp., id. 1; Marson A., id., id. 1; Luchini C., id., id. 1; Lanfredi G., c. s., Arquà 50; Furlan G., id., Brescia 1; Mursi T., imp., id. 50, Perini F., imp.. imp., id. 1; Clama P., gest.. id. 1; Adami G., imp., id. 50; Leonardi G., id., id. 50; Varani, id., id. 1; Venturini L., c. staz., Buttrio 50; Orsi O., id., Bozzolo 50; Affini C., imp., id. 50; Zanellato C., c. s., Bovolone 50; Arsenio V., id., Baricetta 1; Stagni O., id., C. Maggiore 50; Tassini A., imp., id. 50; Rinaldi R., c. staz, Cisano 1; Comar G., id., Conegliano 2; Meneghelli E., imp., id. 1; Raddi A., gest., id. 1; Comini L., imp., id 50; Tonon G., id., id. 1; D'Orlandi A., id., id. 1; Agostini A., id., id. 1; Martini S., c. s., Crema 2; Sesti E., imp., id. 1; Roccari F., id., id. 1; Catuzzo P., capo staz., Corticella 1; D'Ormea E., id., Calcio 1; Stefanelli G., id., Casarsa 1; Covelli S., imp., id. 1; Comirato F., imp., id. 1; Drouin P., c. s., Cerea 1; Toniolo G., c. s., Chiari 1; Cunego N., imp., id. 1; Dal Fabbro G., id., id. 1; Fontana M., c. s., Caravaggio 1; Croniolani V., id., Capriolo 2; Chizzola O., delegato, Cormons 3; Castellani A., c. s., Codroipo 1; Piovesan L., imp., id. 1; Cortelezzi P., c. s., Castelleone 1; Ripari E., gest. ff. c. s., Coccaglio 1; Menoletti G., c. staz., Cassano 1; Acerbi A., imp., id. 50; Manfrotto G. B., id., id. 50; Pasqualini L., id., Caldiero 2; Tiranti A., c. staz., Castelnuovo 50; Castellani A., imp., id. 50; Zanoni C., capo s., Casaletto 1; Fracassi A., id., Desenzano 1; Miorelli C., imp., id. 1; Papa E., c. s., Este 2; Damiani A., Gonzaga 2; Baroni D., id., Grumello 50; Torresan C., id., Galliera 1; Fiocchi A., id. Gorlago 50; Moschini G., imp., id. 50; Zuliani L., capo staz., Isola Scala 1; Gnocchi F., imp., id. 50; Rongaudio G., c. s., Lonigo 1; Bovelli O., imp., id. 1; Dall'Abaco A., id., id. 1; Brimi D., c. s., Lonato 1; Burigana A., imp., id. 50; Dauder S., c. s., Limito 50; Oldani A., id., Monselice 1; Simonetti C., imp., id. 50; Longhino F., id., id. 50; Vecchietti S., c. s., Marano 1; Gaspernici S., imp., id. 50; Bettini G., id., id. 50; Zandomici A., c. s., Melzo 2; Ambrosio L., imp., id. 1; Savani G., capo staz., Magnano 1; Staurenghi V., id., Mogliano 2; Chiesura V., id., Morengo 1; Bonara L., id., Mozzecane 1; Frass C., id., Mestre 2; Beccari F., imp. id., 50; Calciati G., id., id. 50; Govi A., id., id. 50; Suggio L., id., id. 50; Coppo B., id., id. 1; Millin U., id., id. 50; Dall'Acqua G. B., c. s., Mantova 1; Suzzara Verdi A., gest., id. 50; Casarotti N., imp., id. 50; Dragoni P., id., id. 50; Bergonzi L., id., id. 25; Bisetti B., id., id. 25; Salomon A., capo staz., Olmenetto 50; Cerchiari L., id., Ospitaletto B. 1; Costurella V., imp., id. 50; Bazzani G., c. s., Peschiera 50; Bonasuti F., id., Pordenone 1; Bertiato C., imp., id. 1; Marsich G., id., id. 1; Chizzoni A, id., id. 1; Bondeli R., id., id. 1; Monti G., c. s., Pontebba 2; Cislaghi G., s. c. s., id. 1,50; Biasi G., imp., id. 1; Colombina G., c. s., Poiana 1,50; Codemo I., imp., id. 1; Orian G., c. s., P. Lagoscuro 1; Cicogna P., imp., id. 1; Rigo S., capo staz., Preganziol 1; Severin F., id., Piave 2; Pozzi G., id., Padova 1; Stoffoni A., s. c. staz., id. 1; Lovarini G. B., gest., id. 1; Bolognini A., appl., id. 50; Badoer A., imp., id. 50; Chincarini B., id., id. 50; Della Casa, id., id. 50; D'Adda G., id., id. 50; Dumochi C., imp., Padova 50; Carpi A., id., id. 50; Ufficio C., id., id. 50; Tomezzoli A., s. c. staz., Parma 1; Zanellato G., imp., id. 1; Carozzi E., capo staz., P. S. Pietro 50; Abbondi C., id., Paratico 1; Matteoli E., imp., id. 75; Rocca O., c. s., Perla Carnia 2; Michelucimi O., imp., id. 1; Pizzoni C., id., id. 1; Boerio E., c. s., Paviole 1; Paganini L., id., Ponte di Brenta 50; Montecamozzo C., deleg., Pontafel 1; Buffolo L., c. staz., Pasciano 1,50; Bonetto R., imp., id. 50; Gerelli E., capo s., Peri 1; Bellini A., id., Pianzano 2; Gabelli E., id., Reana 1,50; Faruffini G., id., Rezzato 50; Testa G., imp., id. 50; Martinengo G., capo s., Rolo Novi 50; Nicolini A., imp., id. 50; Fasoli E., c. s., Rovato 1; Gilardoni F., id., Rovigo 1; Brunetti G., imp., id. 50; Camploy G. B., gest., id. 1; Buzzacarini B., imp., id. 50; Lajolo F., id., id. 50; Aceto L., id., id. 50; Frass F., id., id. 50; Battistella E., id., id. 50; Azzolini, id., id. 1; Caoriani C., id., id. 50; Finzi G., id., id. 50; Scandiuzzi A., c. s., S. Martino 1; Fioretti G., imp., id. 50; Nicora F., c. s., Sacile 1; Fumanelli M., imp., id. 1; Paulini Finotti A., c. s., S. P. Casale 1; Pelizzari V., imp, id. 1; Pagani Cesa C., imp., id. 1; Recchia G., regg., S. Martino della Battaglia 1; Rosatti P., c. s., S. Giorgio 1; Scordilli F., imp., id. 1; Rocchi D., c. s., Solvera 1; Vedova E., regg., S. M. Maddalena 1; Pogliaghi C., c. s., S. Giov. Manz. 2; Greco d'Alceo E., imp., id. 1; Arrigossi A., c. s., S. Campagna 1,50; Burigana M., id., Feriate 1; Pezzoli A., id., Tarcento 2; Baldelli N., id., Tricesimo 1,50; Dall'Acqua F., id., Treviso 2; Marten F., imp., id. 1; Minozzi G., gest., id. 1; Pistolato G. B., imp., id. 1; Belli C., id., id. 1; Morosini nob. Marc A., id., id. 1; Dall'Abaco L., c, s., Tavernelle 1; Dall'Abaco R., imp., id. 50; Rossi L., c. squadra, id. 50; Barbara A., c. s., Verona P. N. 1; Vitaloni A., bigl., id. 1; Fioravanzi R., id., id. 1; Avancini A., c. s, Vidalengo 1; Paoli V., id., Vigasio 1; Armani P., imp., Verdello 50; Pasetto D, c. s., Villetta 1; Montini L., id., Villafranca 1; De Pillis P., id., Ventone 50; Turina L., imp., id. 50; Formiga G., c. staz., Verona P. V. 2; Cao P., gest., id. 1; Bosio G., s. c. s., id. 1; Pellegrinati G., imp., id. 1; Drignet C., id., id. 50; Busti G., id., id. 50; Brughiera cav. A., ispett. dirigente l.Uff. Cassa socc., Milano 3; Griletti G., s. c. uff., id. 1,50; Pasini P., imp., id. 1; Rappi G., appl., id. 2; Pessina G., cont., id. 1; Negri L., appl., id. 50; Cerri E., gest., Brescia 1; Iavernig cav. E., c. s., Venezia 3; Dè Polo A., s. c. s., id. 2; Jaffei C., imp., id. 50; Olper L., id., id. 50; Vio G., id., id. 50; Feparoli G., id., id. 1; Civran V., id., id. 1; Baccanello M. C., id., id. 1; Giacometti V., id., id. 50; Creppin V., id., id. 50; Fincati G., id., id. 50; Lorenzi G., id., id. 50; Generini P., id., id. 50; Bonotto L., id., id. 1.

Totale	L. 245.25
Elenchi precedenti	» 1,542.00
Totale	L. 1,787.25

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un Magazzino Merci, Latrine e piani caricatori, nonchè all'ampliamento del Fabbricato Viaggiatori e del piazzale della Stazione di Cascina, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 15 Febbraio corrente al N. 830 ed al quale sono uniti 5 disegni, sarà ostensibile dal dì 17 corrente nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 1.a Sezione del Mantenimento situato alla Stazione centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa centrale della Società in Firenze a titolo di cauzione provvisoria la somma di L. 1000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 2 Marzo prossimo.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per l'ampliamento del piazzale e del fabbricato Viaggiatori e per costruzione di altri fabbricati alla Stazione di Cascina.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 16 Febbraio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.951	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza o Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1221	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione previene i portatori di Azioni della Società che, in adempimento delle deliberazioni prese dall'Assemblea generale ordinaria, tenuta il 15 del corrente mese, il dividendo di L. **18** per Azione per l'Esercizio 1880 sarà pagato contro il ritiro della Cedola N. 31 a cominciare dal 25 febbraio corrente.

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* » la Cassa di Sconto.
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano.
» *Parigi*, » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 18 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli Uffici della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Il dividendo dello stesso Esercizio assegnato alle Cedole di fondazione sarà pure pagato a cominciare dal 25 corrente:

in *Firenze*, presso la Sede della Società.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 16 *febbraio* 1881.

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO.

Si prevengono i signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società nei suoi Uffici in Roma, via Due Macelli, n. 79, piano primo, pel giorno 26 marzo p. v., alle ore 12 meridiane.

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2. Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3. Presentazione ed approvazione dei conti dell'esercizio 1880.
4. Nomina di n. 3 amministratori in rimpiazzo di altrettanti usciti d'ufficio.
5. Nomina dei sindaci e supplenti per la revisione del bilancio 1881.

Il deposito dei certificati delle Azioni, che a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve esser fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale anzidetto, a Firenze e Torino presso quelle della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, ed a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 16 febbraio 1881.

La Direzione.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

PER IMPRESE DI LAVORI FERROVIARII
DA VENDERE.

Una **Locomotiva** quasi nuova della forza di 30 cavalli dello scartamento di 70 centim., sistema Krauss e Comp.

Dirigersi presso l'Impresa CAPRIOGLIO e COMP. in MAGADINO (Cantone Ticino).

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 2 Marzo 1881. N.° 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

(Continuazione — V. N. 8).

Compiuta nel precedente numero la rassegna della parte 3ª della Relazione statistica dell'on. Valsecchi, riguardante l'*esercizio delle ferrovie italiane nel* 1879, prendiamo ora in esame la parte prima, che riguarda le *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato.*

I. Cominciando dalle ferrovie Calabro-Sicule dette del *primo periodo*, ed il cui sviluppo è di chil. 640 (dei quali 311 in Calabria e 329 in Sicilia), poco si ha da aggiungere a quanto fu già detto per esse nella Relazione precedente. Però, in quanto ai lavori eseguiti od in corso di esecuzione nel 1879 per il compimento delle dette ferrovie, essi vengono per maggior chiarezza distinti nelle seguenti categorie:

a) Lavori prescritti dalla Commissione di collaudo, alla cui esecuzione provvide direttamente l'Amministrazione governativa mediante appositi appalti. Questi lavori sono tutti compiuti e collaudati; ed il complessivo loro importo a tutto il 1879 ascese a L. 4,929,204.77, di cui sono già pagate L. 4,664,909.09, essendosi trattenute per garanzia L. 264,295.68.

b) Lavori prescritti dalla Commissione di collaudo, e che vengono eseguiti per cura della Società delle Ferrovie Meridionali a conto dello Stato. Questi pure sono pressochè ultimati; ed il complessivo importo, per le due reti calabra e sicula, ascese a tutto il 1879 (compresi lavori ed interessi) a L. 3,607,648.02, di cui L. 813,742.30 per la rete di Calabria, e L. 2,793,905.72 per la rete di Sicilia.

c) Lavori per la costruzione d'opere di miglioramento e di straordinaria manutenzione, i quali vengono eseguiti per cura della Società delle Meridionali ed a conto dello Stato, di mano in mano che se ne riconosce il bisogno o la convenienza, a termini della Convenzione in data 28 ottobre 1871 per l'appalto dell'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule. L'ammontare complessivo di questi lavori ascese a tutto il 1879 a L. 14,419,455.63, cioè lire 8,586,924.33 per la rete di Sicilia, e L. 5,832,531.30 per la rete di Calabria.

Per cui, riassumendo l'importo delle suddette tre categorie di lavori a tutto il 1879, si ha:

Per la rete Calabrese	L. 11,575,478.37
Per la rete Sicula	» 11,580,830.05
Ed in totale	L. 22,956,308.42

Di queste somme furono ammesse a pagamento a tutto il 1879:

Pei lavori della categoria *a*) . . .	L. 4,664,909.09
» » *b*) . . .	» 3,607,648,02
» » *c*) . . .	» 14,419,455.63
In complesso	L. 22,692,012,74
Delle quali furono già pagate . .	» 19,882,388.98
e quindi rimanevano da pagare al 31 dicembre 1879	L. 2,809,623.76

2. Passando alle linee dette del *secondo periodo*, notasi che la lunghezza complessiva delle medesime si ritiene (come nella Relazione precedente) nella cifra rotonda di chilom. 694, di cui 419 + 500 in Calabria e Basilicata, e 274 + 500 in Sicilia.

Di tutte queste linee rimanevano in corso di lavoro al 1º gennaio 1880 soli chil. 184 + 500, ripartiti nelle tratte seguenti:

1° Baragiano-Potenza, lungo la linea Eboli-Potenza	Chil.	29 + 000
2° Potenza-Calciano, nella linea Potenza-Jonio	»	43 + 000
3° Campobello-Licata, nella linea Lonforte-Licata	»	29 + 000
4° Linea delle Caldare	»	27 + 000
5° » di Vallelunga	»	56 + 500
	Totale Chil.	184 + 500

Avuto riguardo all'andamento dei lavori ed alle disposizioni adottate dal Ministero per affrettarne l'ultimazione, si riteneva che per la fine del 1880 non rimarrebbero da aprirsi all'esercizio più di chil. 55 + 500 sui 694, che costituiscono l'intera rete di cui si tratta.

Seguono qui alcune particolari informazioni sullo stato dei lavori per ciascuna delle suddette linee, ma naturalmente non hanno più alcun interesse di attualità pei nostri lettori.

Giova invece accennare (come nella Relazione precedente) che la spesa complessiva prevista per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule del 2° periodo, comprese le due linee di Vallelunga e delle Caldare, era di . . . . L. 274,000,000
e che le somme stanziate nei bilanci a tutto il 1879 ammontavano a . . . . » 234,000,000
per cui rimanevano da stanziarsi a compimento pel 1880 e seguenti . . . . . L. 40,000,000

Infatti, nel 1880 erano stanziate L. 15.500,000, delle quali L. 7,500,000 per le linee di Vallelunga e delle Caldare, e L. 8,000,000 per le altre. Pei rimanenti stanziamenti, conviene attendere la Relazione statistica pel 1880.—

3. I pagamenti fatti dal principio delle costruzioni al 31 dicembre 1879 ascendevano a . . . L. 229,589,717.81
e le somme autorizzate ascendendo invece (comprese L. 2,610, in seguito alla legge 7 luglio 1876) a . . . » 234,002,610.00
rimaneva la differenza di . . . . L. 4,412,892.19
che fu portata in aumento dello stanziamento pel 1880.

Da un prospetto poi allegato a questa parte della Relazione, indicante distintamente per ciascun anno e per ciascuna categoria di lavori l'ammontare accertato dei medesimi, risulta che l'importo totale dei lavori e delle provviste fatte dal 1870-71 a tutto il 1879 per le linee del 2° periodo ascende:

Linee della Calabria e Basilicata, a	L.	116,328,946.19
» della Sicilia, a	»	88,037,234.90
	Totale L.	204,366,181.09

In questa somma non sono punto calcolate le spese per l'impianto delle linee telegrafiche e per la provvista del materiale mobile, nè quelle d'amministrazione.

4. La somma totale per la provvista del materiale mobile di prima dotazione delle ferrovie Calabro-Sicule dette del 2° periodo, è calcolata (come già fu detto nella Relazione precedente) in L. 14,500,000. Ora, in base ai contratti stipulati, questa spesa è fissata in L. 14,373,931.96 (comprese L. 801,336.69 pei trasporti dei veicoli, ecc.), e certificata in L. 14,290,402.46 (compresa la stessa somma pei trasporti).

Il detto materiale è così ripartito: locomotive 80, vetture 266, carri 1,035, freni 469.

Per l'impianto delle linee telegrafiche sui tronchi aperti all'esercizio fu approvata e certificata a tutto il 1879 la spesa totale di L. 333,304.13 (di cui L. 176,251.95 per appalto, e L. 157,052.18 ad economia); per cui, calcolato in chil. 510 lo sviluppo dei tronchi aperti all'esercizio in cifra rotonda, si ha la spesa di L. 653.50 per ogni chil. di strada.

E quindi, riassumendo tutte le suddette spese accertate, si hanno le cifre seguenti:

1° Per lavori di costruzione	L.	204,366,181.09
2° Per provvista di materiale mobile	»	14,290,402.46
3° Per linee telegrafiche	»	333,304.13
	Totale L.	218,989,887.68

5. Le spese di amministrazione ebbero nel 1879 una sensibile diminuzione in confronto dell'anno precedente. Infatti nel 1878 ascendevano a . . L. 1,951,123.30
mentre nel 1879 si ridussero a . . » 1,629,549.33
E quindi si ebbe una diminuzione di L. 321,573.97

Le dette spese del 1879 si ripartiscono poi in lire 1,522,117.26 per spese locali di direzione e sorveglianza dei lavori, ed in L. 107,432.07 per spese generali.

Calcolando ora le spese d'amministrazione dal 1870-71 a tutto il 1879, si hanno le cifre seguenti:

Spese locali	L.	12,566,979.68
Spese generali	»	724,078.83
	Totale L.	13,291,058.51

E questa somma si compone di L. 1,355,360.42 per studii e progetti, e di L. 11,935,698.09 per direzione e sorveglianza dei lavori.

Confrontata poi con l'ammontare complessivo dei lavori eseguiti e delle provviste fatte a tutto il 1879, il quale, come abbiamo dimostrato, ascende

Per le linee del 2° periodo a	L.	218,989,887.68
» del 1° periodo a	»	22,956,308.42
ed in totale a	L.	241,946,196.10

risulta che le spese d'amministrazione, tutte comprese, corrispondono a circa il 5.50 0[0] dell'importo totale dei lavori e delle provviste d'ogni specie. —

6. Passando ora alla ferrovia Asciano-Grosseto, già aperta all'esercizio fin dal maggio 1872, la Relazione dice che nell'anno 1879 non si spesero che L. 300 per la conservazione e custodia dei materiali sopravvanzati dalla costruzione della linea, e rimasti tuttora invenduti od inutilizzati nella manutenzione della strada.

Riassumendo poi l'ammontare delle somme autorizzate e delle spese fatte a tutto il 1879 per la costruzione di questa ferrovia, risulta che le autorizzate ascesero a . . . . L. 16,510,563.93
i pagamenti fatti ascesero a . . . . » 16,510,562.21

Per cui rimane l'eccedenza delle somme autorizzate in . . . . L. 1.72
A cui aggiungendo le . . . . . » 10,000.—
stanziate allo scopo suddetto pel 1880, ne risulta la somma complessiva di . . » 10,001.72

a disposizione dell'Amministrazione per far fronte alle ulteriori spese occorrenti per la liquidazione dei conti ed altro relativo a questa ferrovia. —

Della Ferrovia Ligure e della Savona-Bra con la diramazione Cairo-Acqui, che completano le costruzioni per conto diretto dello Stato, ci occuperemo nel prossimo numero. (*Continua*)

CONCORSO GOVERNATIVO

PER OPERE EDILIZIE IN ROMA

L'importanza di questo progetto di legge, che verrà in discussione alla Camera subito dopo le vacanze, e che diede già luogo a vivi contrasti fra la Commissione ed il Ministero per divergenze di pareri e proposte, c'induce a riferire integralmente, così il testo del progetto ministeriale e dell'annessa Convenzione, come il controprogetto della Commissione medesima.

Vorremmo poter riferire altresì la Relazione dell'onorevole Sella, ma, stretti dallo spazio e dal tempo, dobbiamo limitarci a recarne soltanto alcuni brani, che ci sembrano di particolare interesse.

Anzitutto il relatore accenna così ai grandi lavori fatti in Roma nel decennio 1870-80:

..... Non è poco quello che fu fatto in Roma nello scorso decennio per trasformarla in Capitale.

Il Governo, nella costruzione di nuovi edifizii, nell'acquisto ed adattamento di edifizii già esistenti, nella sistemazione del Tevere, consumò una somma non molto inferiore ai 25 milioni, ed anzi oltre ai 35, ove si tenga conto della rendita pubblica data in pagamento di stabili e terreni espropriati.

La spesa straordinaria sostenuta dal Municipio per lavori pubblici fu di 35 milioni, che si ripartono come segue:

1. Studii	L.	500,000
2. Preparazione dei nuovi quartieri . . .	»	13,336,000
3. Apertura di nuove vie ed ampliamenti .	»	12,232,200
4. Riforma della fognatura	»	610,000
5. Lavori idraulici	»	2,458,000
6. Edificii scolastici	»	2,052,480
7. Edificii per l'igiene ed assistenza pubblica	»	1,452,300
8. Illuminazione pubblica	»	2,600,300
Totale	L.	35,241,280

Se si tiene conto non solo della spesa straordinaria incontrata dal Municipio per lavori pubblici, ma anche dell'ordinaria, a tutto il 1879 si era giunti a 51 milioni di lire.

Molto fu fatto pure dai privati nell'ultimo decennio, come risulta da un quadro, nel quale è indicato il numero di ambienti di cui si accrebbero i fabbricati di Roma, o per nuove case, o per sovraelevazione od ampliazione di case già esistenti: per numero di ambienti si intende quello delle botteghe e delle camere novellamente costrutte, che ascendono in totale a 33,150.

Le novelle case furono soprattutto costrutte nei nuovi quartieri della città, che il Municipio andò preparando. Ma anche nell'antica città molto fu fatto. Nel rendiconto dell'onorevole E. Ruspoli, allora Sindaco, si trova che a tutto settembre 1878 si erano costrutti 145 nuovi casamenti nei vecchi quartieri, e 160 nei nuovi, con 6380 ambienti i primi, e 9600 i secondi.

È malagevole sapere quanto abbiano speso i privati per ottenere un simile aumento di ambienti disponibili. Se 21,200 ambienti e botteghe costarono, come presume la Relazione ministeriale, oltre 70 milioni, è da credere che per le 33 mila camere e botteghe, risultanti dal quadro suddetto, e che vennero costrutte dal 20 settembre 1870 al 20 gennaio 1881, non si è speso meno di 100 milioni.

Noi non possiamo togliere lo sguardo dal passato senza una parola di cordiale encomio al Municipio, il quale non esitò ad aggravare i contribuenti per procurarsi le più grandi risorse possibili, e che, senza compromettere la sua condizione finanziaria oltre ciò che la prudenza ed un ben inteso riguardo all'avvenire il concedessero, ha seriamente iniziata la trasformazione della viabilità e fatto grandiosi apparecchi per lo sviluppo della privata fabbricazione.

Dopo ciò, il relatore entra ad esaminare il progetto ministeriale e ad esporre i concetti della Commissione:

..... Quale debba essere il programma dei prossimi anni per tutto ciò che dipende dall'azione del Governo, ci è indicato dal progetto di legge ministeriale.

In esso provvedesi alle opere pubbliche giudicate necessarie per il prossimo decennio, e che, secondo le nostre leggi, spettano per intiero od in parte allo Stato; si concorre nelle spese del Municipio per taluni grandi lavori di indole, a vero dire, puramente comunale, ma che efficacissimamente contribuiscono al miglioramento igienico della città, allo sviluppo della fabbricazione, ed alla diminuzione del costo della vita; si aiutano direttamente i privati nella costruzione di novelli quartieri, non solo col sussidio alle grandi opere municipali, che ne agevolano le comunicazioni epperciò li riavvicinano al centro, ma anche accordando loro il privilegio di una esenzione dall'imposta fondiaria per un tempo non maggiore di un ventennio.

Ad eccezione di questo privilegio, che non venne ammesso dalla maggioranza degli Ufficii e della Commissione, e questa e quelli furono unanimi nel consentire nei concetti che dirigono le proposte ministeriali.

Il relatore si diffonde quindi nell'esporre le ragioni per le quali la Commissione non ammette l'art. 4 del disegno ministeriale; tra le altre cose dice:

... Colla legge 16 giugno 1871 vennero estese alla provincia di Roma le leggi per la unificazione d'imposta sui fabbricati del 26 gennaio 1865 ed 11 agosto 1870.

Le quali leggi, determinanti la cessazione del privilegio dell'esenzione temporanea concessa da precedenti disposizioni sovrane, furono applicate con effetto immediato dall'Amministrazione finanziaria, non ostante che il tempo fissato per la esenzione non fosse ancora trascorso. E che l'Amministrazione correttamente applicasse la legge, giudicò il 3 marzo 1873 la Corte di cassazione di Roma, la quale annullò una sentenza della Corte d'appello di Messina, che per una casa fabbricata in principio del 1860 aveve ritenuta ancora sussistente la esenzione della tassa fondiaria accordata per 15 anni dal R. Decreto dell'8 agosto 1833. Parimenti il Tribunale civile e la Corte di appello di Roma, come la Corte di cassazione di Firenze con sentenza del 17 settembre 1875, dichiararono cessata in Roma l'esenzione dalla dativa reale per tutto l'incominciato secolo XIX, accordata da Papa Leone XII colla Bolla del 9 maggio 1826 a tutte le abitazioni o botteghe novellamente costrutte nel susseguente triennio, ai piani aggiunti alle case esistenti, ed agli edificii non abitabili resi tali entro il triennio. I tribunali ritennero che questa concessione, rinnovata poscia altre volte, era cessata, perchè non fatta a titolo oneroso.

Ora, per la maggioranza della vostra Commissione, è assolutamente inammissibile che il Parlamento italiano, dopo avere abolito un privilegio sovra uno speciale reddito, niun riguardo avuto ai dritti acquisiti, perchè giudicati contrarii allo Statuto fondamentale pel regno, lo venga a far rivivere sotto l'impero dello stesso Statuto.

Nè si può seriamente sostenere che la concessione sarebbe fatta a titolo oneroso, come avvenne nel 1867 per Palermo. Dicano le 5485 camere o botteghe costrutte in

Roma dal 1° ottobre 1879 al 30 settembre 1880, se abbiasi qui una condizione di cose comparabile a quella di Palermo nel 1867, allorquando vi si vedevano abbandonati gli edificii iniziati, anche dopo essere già portati a non insignificante altezza......

L'arbitrio poi lasciato al Governo, quando si consideri che si tratta di materia assai delicata, quale è un importantissimo privilegio, ci sembra sconfinato. La Commissione interpellò l'onorevole Ministro dell'interno per conoscere quali fossero i terreni ai quali si intendeva concedere questa esenzione. L'onorevole Ministro rispose che non poteva fare alcuna dichiarazione in proposito, e che il R. Decreto, di cui parla il proposto art. 4, sarebbe fatto nel biennio dopo maturi studii.

A parte l'arbitrio, che agli occhi della Commissione è per sè in simili cose inammissibile, non sembra che la sola ubicazione possa essere un criterio corretto per determinare un così grande favore come l'esenzione dall'imposta.......

Dopo altre considerazioni su questo argomento, il relatore entra nell'esame delle proposte ministeriali, che la Commissione intende variare nella forma, accettandole pienamente nella sostanza. Essendoci impossibile seguirlo in questa minuta disamina, ci limiteremo a citare da ultimo queste poche parole:

.....Ma se la Commissione consente nei concetti fondamentali della Convenzione fatta dal Governo col Municipio, ne approva testualmente i principali articoli, e fosse perciò nelle disposizioni di animo le più favorevoli che si possano immaginare, ha pure dovuto farsi la domanda se convenisse alle due parti contraenti impegnarsi nel sistema proposto per eseguire le opere governative. Sistema per cui, senz'altra determinazione della spesa, che il divieto imposto dall'articolo 11 della Convenzione di eccedere la somma che il Municipio avrebbe ritratto da una operazione di credito sulle 25 annuità di 2 milioni concesse dallo Stato, il Municipio, sovra progetti di massima comunicati dalle Amministrazioni governative, allestirebbe i piani di esecuzione delle opere governative, e li farebbe poscia eseguire dopo la loro approvazione *colle norme prescritte dalle leggi, udito il parere del Municipio* (secondo che dice la Convenzione), o *governativa* (come afferma la Relazione ministeriale a pagina 6, prima colonna). Non è meglio per tutti che lo Stato provveda direttamente alle opere governative, ed il Comune alle opere comunali anche sussidiate dal Governo?

La Commissione, unanime, fu di avviso che meglio sarebbe questo secondo sistema.....

indi è che la Commissione, per concretare le sue idee intorno alla soluzione che le sembra la migliore, sia nell'interesse dello Stato che in quello del Comune, deliberò unanime di formulare il controprogetto, che tiene dietro al testo della Convenzione.

Esso pure, tenendo ferme la maggior parte delle disposizioni, è informato al concetto, che il Governo provveda alle opere govarnative ed il Municipio alle opere municipali.

Un altro concetto direttivo ebbe la Commissione davanti a sè: quello di mantenere gli oneri derivanti per questa legge allo Stato all'incirca nei limiti di quelli che erano la conseguenza del progetto ministeriale. Quindi è che, avendo essa abolito l'art. 4 del disegno ministeriate, credette di potere ridurre a 12 anni il tempo, entro cui i 50 milioni del progetto ministeriale sarebbero sborsati.......

La vostra Commissione fissò poscia in 30 milioni la spesa autorizzata per le opere governative, e determinò quindi in 20 milioni il concorso alle opere municipali.

Fissando il concorso nelle opere municipali a 20 milioni, abbiamo pure creduto di ratearlo sul bilancio dello Stato in porzioni eguali, in un dodicennio. Ciò costituisce indubbiamente un grande vantaggio per il Municipio, ma è pure importante per lo Stato che siano accelerati quanto più si può i grandi lavori destinati a dar vita a novelli ed importanti quartieri........

Il mutamento di sistema, che informa il contro-progetto, ha per conseguenza alcune modificazioni agli articoli della Convenzione, le quali sono così ovvie da rendere inutile ogni dilucidazione. Giova soltanto notare che lo scambio gratuito delle aree occorrenti ai lavori considerati dalla legge, che a termini dell'art. 12 si faceva tra lo Stato ed il Comune, dovrebbe, secondo il sistema del contro-progetto, e per rimanere in fatto di vantaggi ed oneri nell'ammontare della Convenzione, ridursi alla cessione gratuita delle aree dello Stato occorrenti ai lavori municipali. Infatti, col sistema dell'accollo in blocco delle opere governative al Municipio, la cessione gratuita delle aree municipali occupate dalle opere governative non era un sacrificio, perchè il loro valore era incluso nella perizia delle opere stesse.

Dopo ciò, ecco il testo del progetto e del controprogetto di cui si tratta:

Disegno del Ministero.

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata il 14 novembre 1880 tra il presidente del Consiglio dei Ministri ed il Sindaco di Roma per il concorso dello Stato nelle opere edilizie e d'ampliamento della Capitale del regno.

Art. 2. È autorizzata la spesa di L. 50,000,000 come concorso dello Stato nelle opere suddette.

Art. 3. Tale somma sarà iscritta in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo: *Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del regno*, e sarà stanziata in ragione di due milioni all'anno nei 25 anni, a decorrere dal 1882 al 1906 inclusivamente.

Art. 4. Ai nuovi fabbricati, che saranno costruiti entro il perimetro stabilito dal piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Roma, di cui nella Convenzione predetta, limitatamente alle aree nel piano medesimo indicate, è accordata l'esenzione temporaria dalle imposte dirette e dalle relative sovraimposte per una durata non maggiore di venti e non minore di dieci anni, dovendo però, in ogni caso, tale esenzione cessare coll'anno 1910.

Un Decreto Reale, da emanarsi entro due anni, dalla promulgazione della presente legge, determinerà la durata della esenzione applicabile alle diverse aree fabbricabili, comprese nei singoli perimetri, che saranno dal decreto stesso graficamente designati.

Convenzione fra il Governo ed il Comune di Roma pel concorso governativo nelle opere edilizie di detta città.

Per assicurare entro un periodo di tempo determinato l'eseguimento delle opere d'ingrandimento edilizie più importanti, di cui abbisogna la Capitale del regno, il Governo rappresentato da S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, commendatore Benedetto Cairoli, ed il Comune di Roma rappresentato dal ff. di Sindaco, cavalier Augusto Armellini, hanno stipulato e stipulano la seguente Convenzione:

Art. 1. Lo Stato concorre per una somma di cinquanta milioni di lire alle spese da sostenersi dal Comune di Roma per l'attuazione del piano edilizio regolatore e di ampliamento della Capitale del regno.

Art. 2. Il piano edilizio regolatore e di ampliamento della città di Roma sarà sottoposto all'approvazione governativa, a norma della legge 25 giugno 1865, n°. 2359, non più tardi del 31 dicembre 1881.

Art. 3. Presi i necessarii accordi colle rispettive Amministrazioni governative, dovranno in quel piano essere determinate le aree per le seguenti opere pubbliche governative da costruirsi dal Comune di Roma:

1. Il Palazzo di giustizia;
2. Il Palazzo dell'Accademia delle scienze;
3. Il Policlinico;
4. I quartieri militari per l'alloggiamento di due reggimenti di fanteria e di un reggimento di artiglieria;
5. Uno Spedale militare, della capacità di mille letti;
6. Una Piazza d'armi.

Art. 4. Nel piano stesso saranno progettati almeno due nuovi ponti sul Tevere, coordinati al piano regolatore ed alle grandi vie da aprirsi lungo le rive del fiume, nonchè il Palazzo delle Esposizioni di belle arti.

Art. 5. I piani di esecuzione degli edifizii, di cui all'articolo 3, saranno compilati a cura del Comune di Roma entro sei mesi dalla comunicazione dei progetti di massima, che gli saranno stati comunicati dalle rispettive Amministrazioni governative, in un termine non maggiore di sei mesi dalla pubblicazione della legge approvativa della presente Convenzione, e dovranno essere approvati colle norme prescritte dalle leggi, dopo udito il parere del Municipio.

Entro lo stesso termine saranno dal Comune allestiti i progetti definitivi dei due ponti urbani sul Tevere e del Palazzo delle Esposizioni di belle arti.

Art. 6. Udita la rappresentanza comunale, saranno con Decreto Reale fissati ripartitamente in un decennio i termini entro i quali dovranno compiersi gli edifizii e le opere di cui agli articoli 3 e 4.

Oltre a ciò, il Comune di Roma eseguirà, entro il periodo di anni venti decorrendi dal 1° gennaio 1882, le opere edilizie che sono notate nell'annessa tabella *A*, oppure, in luogo di esse, altre opere a sua scelta di eguale importanza, che gli eventuali bisogni della città reclamassero come più urgenti.

Art. 7. È concessa al Comune di Roma la facoltà di deviare dall'Aniene sopra Tivoli tre metri cubi d'acqua, all'oggetto di creare in Roma e nelle sue adiacenze una considerevole forza motrice per usi industriali.

Il progetto di questa deviazione dovrà essere allestito dal Comune e sottoposto all'approvazione governativa, a norma di legge, entro l'anno 1883.

Art. 8. Una parte della forza motrice, non maggiore della metà, che si otterrà mediante la derivazione indicata nell'articolo antecedente, sarà ceduta in assoluta proprietà allo Stato, nella misura che sarà riconosciuta necessaria per gli opificii governativi che si istituissero in Roma.

Art. 9. La somma di 50 milioni di lire del concorso governativo sarà stanziata nei bilanci dello Stato in ragione di due milioni all'anno nei 25 anni, a decorrere dal 1882 al 1906 inclusivamente.

Art. 10. Qualora, per affrettare l'esecuzione delle opere contemplate nella presente Convenzione, il Comune di Roma deliberi di procurarsi i fondi necessarii mediante una operazione di credito, il Governo garantirà questo prestito nei limiti degli stanziamenti fissati nel precedente articolo.

Art. 11. Si dichiara e rimane inteso che la spesa complessiva posta a carico del Comune di Roma per la esecuzione delle opere indicate nell'articolo 3, in nessun caso potrà assorbire tutto l'ammontare del concorso governativo, di cui agli articoli 1 e 9 della presente Convenzione, tenuto anche conto del disposto dell'articolo 10 della Convenzione medesima, la parte residuale di detto concorso dovendo essere devoluta a sussidio delle opere edilizie comunali contemplate negli articoli 4 e 6.

Art. 12. Le aree e le proprietà demaniali, sulle quali dovessero erigersi gli edifizii, di cui agli articoli 3 e 4, saranno dal Comune occupate senza alcun compenso allo Stato, e reciprocamente passeranno in proprietà dello Stato, insieme agli edifizii indicati allo articolo 3, le aree e le proprietà comunali che fossero state per la loro costruzione occupate.

Art. 13. Quando siano ultimati e collaudati il Palazzo di giustizia ed il nuovo Ospedale militare, saranno ceduti in piena proprietà al Comune di Roma l'ex-convento dei Filippini, ora occupato dai Tribunali, e l'attuale Ospedale militare di Sant'Antonio.

Dopo l'ultimazione dei quartieri di cui all'articolo 3, passeranno in piena proprietà del Comune di Roma i quartieri o caserme di San Bernardo, Ravenna grande, Santa Prassede, Cimarra, Clarelli, come pure la caserma Traspontina.

Art. 14. Saranno dichiarate di pubblica utilità le opere del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Roma, di cui agli articoli 2, 3 e 4, coll'obbligo di contributo per parte dei proprietarii dei beni confinanti e limitrofi, e con facoltà di espropriazione, estesa alle zone laterali quando ciò conferisca al decoro delle opere stesse, nei modi consentiti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per la esecuzione delle opere stesse rimangono fermi i concorsi a carico della Provincia, che sono stati deliberati dal Consiglio provinciale, e che siano per legge dovuti da altri Comuni.

Art. 15. Il Governo rinunzia ad ogni suo diritto di credito verso il Municipio di Roma pei canoni e per le corrisposte entrate di affitto dei locali demaniali da esso fin qui occupati pei servizii governativi posti a suo carico, assumendo il Municipio medesimo l'obbligo di corrispondere al Demanio dello Stato, da oggi in avanti, i detti canoni e corrisposte di affitto mediante stipulazione di regolari contratti di locazione, senza pregiudizio delle eventuali ragioni, che, riguardo alla proprietà ed all'uso dei detti locali potranno competergli.

Art. 16. La presente Convenzione, già accettata dal Consiglio comunale di Roma in adunanza delli 27 settembre 1880, verrà registrata col diritto fisso di lire una, sarà presentata al Parlamento, e non potrà essere esecutiva se non dopo approvata per legge.

Fatta a Roma quest'oggi 14 del mese di novembre dell'anno 1880.

Il presidente del Consiglio dei Ministri
CAIROLI.

Il ff. di Sindaco del Comune di Roma
A. ARMELLINI.

F. SEISMIT DODA, *testimonio.*
IPPOLITO DOLCE, *id.*

A. *Elenco delle opere edilizie più importanti da eseguirsi in Roma nel periodo di anni venti.*

Due ponti sul Tevere nel suburbio della città.

Demolizione del quartiere del Ghetto, con rialzamento e sistemazione del suolo.

Prima serie di opere per la riforma della fognatura della città e pel risanamento del sottosuolo.

Proseguimento della via Nazionale dalla piazza di Venezia alla piazza di San Pantaleo.

Mercato centrale.

Disegno della Commissione

Art. 1. È autorizzata la costruzione in Roma ed a carico dello Stato delle seguenti opere:

1. Il Palazzo di giustizia;
2. Il Palazzo dell'Accademia delle scienze, i Musei ed i connessi Stabilimenti scientifici (1).
3. Il Policlinico;
4. I quartieri militari per l'alloggiamento di due reggimenti di fanteria e di un reggimento di Artiglieria;
5. Uno o più Spedali militari, della capacità complessiva di mille letti;
6. Una Piazza d'armi.

Art. 2. Per la costruzione delle opere di cui all'articolo precedente, per i trasporti ed i mobili necessarii alle Amministrazioni che vi si dovranno collocare, è autorizzata la spesa di 30 milioni, la quale verrà ripartita in ragione del progresso dei lavori, e stanziata nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici dal 1882 al 1893, in apposito capitolo sotto il titolo: *Opere pubbliche governative in Roma.*

Sui progetti delle opere in questione, prima di porli in esecuzione, sarà udito il Comune di Roma.

Art. 3. È autorizzato il concorso dello Stato nelle seguenti opere pubbliche da farsi dal Comune di Roma:

(*A*) 1° Due nuovi ponti urbani sul Tevere (2)
2° Palazzo delle Esposizioni di belle arti (3).

---

(1) Vedi art. 3 Convenzione.
(2-3) Vedi art. 4 Convenzione.

(B) 1° Due ponti nel suburbio della città (4).

2° Demolizione del quartiere del Ghetto, con rialzamento e sistemazione del suolo (5).

3° Prima serie di opere per la riforma della fognatura della città e pel risanamento del sottosuolo (6).

4° Proseguimento della via Nazionale, alla larghezza di 20 metri, dalla piazza di Venezia ai ponti sul Tevere (7).

5° Mercati, magazzini e loro collegamento colla via ferrata (8).

Alle opere (*B*) sovraccennate potrà il Comune aggiungerne o sostituirne altre di eguale natura, che gli eventuali bisogni della città reclamassero come più urgenti.

Art. 4. Il concorso, di cui all'articolo precedente, avrà luogo in misura non superiore alla metà della spesa fatta dal Comune, e per un totale ammontare che non ecceda 20 milioni di lire.

Il concorso è subordinato all'accettazione, per parte del Comune, delle condizioni di cui agli articoli seguenti.

Art. 5. La somma di 20 milioni di lire, di cui nell'articolo precedente, sarà stanziata nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 1,666,666 lire all'anno, dal 1882 al 1893, in apposito capitolo avente per titolo: *Concorso dello Stato nelle opere della Capitale del regno.*

Sarà riportata nei bilanci successivi, come residuo passivo, la parte di detta annuità, che non si fosse ancora potuta pagare al Comune.

Art. 6. Il piano edilizio regolatore e di ampliamento della città di Roma sarà sottoposto all'approvazione governativa, a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359, non più tardi del 31 dicembre 1881 (9).

Art. 7. Le aree demaniali, che fossero occupate per le opere di cui all'art. 3, saranno dal Comune occupate senza alcun compenso allo Stato (10).

Art. 8. Quando siano ultimati e collaudati il Palazzo di giustizia ed il nuovo Ospedale militare, saranno ceduti in piena proprietà al Comune di Roma l'ex-convento dei Filippini, ora occupato dai Tribunali, e l'attuale Ospedale militare di Sant'Antonio.

Dopo l'ultimazione dei quartieri, di cui all'art. 3, passeranno in piena proprietà del Comune di Roma i quartieri o caserme di San Bernardo, Ravenna grande, Santa Prassede, Cimarra, Clarelli, come pure la caserma Traspontina (11).

Art. 9. Saranno dichiarate di pubblica utilità le opere del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Roma, di cui agli articoli 1, 3 e 6, coll'obbligo di contributo per parte dei proprietarii dei beni confinanti e limitrofi, e con facoltà di espropriazione estesa alle zone laterali, quando ciò conferisca al decoro delle opere stesse nei modi consentiti dalla legge 25 giugno 1865, n° 2359.

Per la esecuzione delle opere di cui nella presente legge, rimangono fermi i concorsi a carico della Provincia, che sono stati deliberati dal Consiglio provinciale, e che siano per legge dovuti da altri Comuni (12).

Art. 10. Il Governo rinunzia ad ogni suo diritto di credito verso il Municipio di Roma pei canoni e per le corrisposte entrate di affitto dei locali demaniali da esso fin qui occupati pei servizii governativi posti a suo carico, assumendo il Municipio medesimo l'obbligo di corrispondere al Demanio dello Stato, da oggi in avanti, i detti canoni e corrisposte di affitto mediante stipulazione di regolari contratti di locazione, senza pregiudizio delle eventuali ragioni, che, riguardo alla proprietà ed all'uso dei detti locali potranno competergli (13).

Art. 11. È fatta facoltà al Governo del Re di accordare al Comune di Roma per Decreto Reale, e dopo esaurite le formalità prescritte dalla legge, la concessione perpetua e senza pagamento di canone, di una derivazione dall'Aniene sopra Tivoli di tre metri cubi di acqua all'oggetto di creare in Roma e nelle sue adiacenze una considerevole forza motrice per usi industriali (14).

Art. 12. Una parte della forza motrice, non maggiore della metà, che si otterrà mediante la derivazione indicata nell'articolo antecedente, sarà ceduta in assoluta proprietà allo Stato, nella misura che sarà riconosciuta necessaria per gli opificii governativi, che si istituissero in Roma (15).

(4-5-6-7-8) Vedi tabella A Convenzione.

(9) Vedi art. 2 Convenzione.

(10) Vedi art. 12 Convenzione.

(11) Vedi art. 13 Convenzione.

(12) Vedi art. 14 Convenzione.

(13) Vedi art. 15 Convenzione.

(14) Vedi art. 7 Convenzione.

(15) Vedi art. 8 Convenzione.

SOCIETÀ GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Relazione presentata dal Consiglio di amministrazione nell'Assemblea generale ordinaria del 15 *febbraio* 1881.

(Continuazione e fine — Vedi N. 8).

AFFARI DIVERSI. — (*Manifattura di Cuorgnè*). — Questa Manifattura continua ad avere vita prospera e rigogliosa, ed il suo bilancio per l'anno 1880 ha permesso di assegnare alle Azioni, fra interessi e dividendo, una somma eguale a quella dell'esercizio precedente.

(*Stabilimento Metallurgico di Piombino*). — Le brusche oscillazioni avvenute nei prezzi delle materie prime e l'atonia sopraggiunta nel mercato dei ferri esercitarono perniciosa influenza sui resultati finali dell'esercizio del 1880 di questo Stabilimento.

Nella valutazione data in bilancio ai titoli che possediamo di questa Società, abbiamo tenuto il debito conto di un tale stato di cose.

(*Stabilimenti e Boschi della Mongiana*). — La particolareggiata perizia commessa (come vi dicemmo l'anno scorso) dagli Stabilimenti proprietarii alle cure di valentissimi ingegneri, fu condotta a termine sullo scorcio del 1880.

I resultati di questa sono tali da giustificare le proposte fatte fino dal 1879 dalla Commissione amministratrice.

Di concerto col nostro comproprietario, prenderemo ora quei provvedimenti che saranno giudicati più vantaggiosi al comune interesse.

DEPOSITI DI PIAZZA AD INTERESSI. — I depositi delle somme in conto corrente ad interessi presso le Sedi sociali ascendevano

al 31 dicembre 1880 a.	L. 20,133,806.?4
ed al 31 dicembre 1879 a.	» 21,398,851.88
Havvi perciò una diminuzione di . .	L. 1,265,045.64

per l'anno 1880, in confronto del precedente.

PORTAFOGLIO. — Gli effetti sull'Italia, ed i Vaglia e Buoni del Tesoro entrati durante l'anno 1880, ascesero alla somma di L. 361,014,164.55.

Al 31 dicembre 1880 erano in corso effetti per L. 35,619,649.53

divisi come segue:

con deposito.	L. 18,338,569.30
a due o più firme	» 12,135,129.71
all'incasso	» 4,141,781.76
in oro	» 1,004,168.76
	L. 35,619,649.53

dei quali esistevano:

in portafoglio	L. 11,831,356.20
in circolazione	» 23,788,293.33
	L. 35,619,649 53

Gli effetti sull'Estero entrati durante l'anno 1880 ascesero:

su Francia a	Fr.	102,819,185.75
su Inghilterra a	L. st.	1,834,868.4.8
su Germania a	R.	1,344,139.66

Al 31 dicembre 1880 erano in corso effetti:

su Francia per	Fr.	2,988,893.70
su Inghilterra per	L. st.	172,779.3.4
su Germania per	R.	335,513.64

dei quali esistevano:

in portafoglio per Francia	Fr.	466,720.39
id. per Inghilterra . . .	L. st.	52,009.7.10
id. per Germania	R.	16,104.69
in circolazione per Francia	Fr.	2,522,173.31
id. per Inghilterra . .	L. st.	120,769.15.6
id. per Germania . . .	R.	319,408.95

Effetti in sofferenza. — La somma scritta in questo conto segna un piccolissimo aumento su quella che vi figurava l'anno precedente; e questo è dovuto alle spese legali incontrate per importanti cause tuttora in corso, che eccedono i parziali recuperi di poca importanza verificatisi durante l'esercizio del quale vi intratteniamo.

Abbiamo sempre ferma fiducia che i recuperi, che potremo ottenere, supereranno le valutazioni date ai crediti da noi portati sotto questo titolo speciale.

Spese Generali. — L'aumento di L. 161,348.76, che si riscontra nelle spese generali, è dovuto principalmente ai maggiori aggravii sostenuti per imposte e tasse nell'esercizio del quale vi teniamo parola, in confronto di quelli che gravarono il bilancio del 1879.

Signori,

Al fondo di riserva ordinaria, che ascendeva al 31 dicembre 1879 a L. 6,136,945.79, furono aggiunte (dopo l'approvazione da voi data al Bilancio di quell'anno) L. 274,570.02 ammontare del 10 0[0 sugli utili di quell'esercizio; cosicchè al 31 dicembre 1880 la suddetta riserva, aumentata inoltre degli interessi e dei benefizii provenienti dal rimborso alla pari dei titoli sorteggiati, sale a L. 6,896,369.91.

La riserva straordinaria, aumentata essa pure degl' interessi, ascende al 31 dicembre 1880 a L. 837,184,02.

Il maggior valore fra il costo dei titoli di nostra proprietà e la valutazione data loro al 31 dicembre 1880, che (seguendo il sistema fin qui sempre praticato) non fu compreso nel conto Perdite e Profitti, è di L. 2,221,582.

Gli utili del Bilancio che oggi sottoponiamo alla vostra approvazione, ascendono a L. 2,433,805.86, oltre gli interessi del 6 0[0 sul capitale versato e già distribuiti agli azionisti.

Di questi utili dovranno essere portate L. 240,822,43 in aumento della riserva ordinaria.

In seguito alle altre detrazioni prescritte dagli Statuti, ed eseguite nel modo indicato dalla tabella che fa seguito al conto Perdite e Profitti, rimangono L. 1,860,070.51.

Se a voi piacerà di approvare le nostre proposte, potremo distribuire L. 1,800,000, a titolo di dividendo, in ragione cioè di L. 18 per ogni azione, portando a conto nuovo il residuo in L. 60,070.51.

Escono quest'anno di ufficio gli Amministratori signori:

Balduino commendatore Domenico — Bassi Nob. Gerolamo — Corsini Don Andrea March. di Giovagallo — Incisa cav. Camillo — Rossi cav. Antonio — Spinelli cav. Luigi — i quali tutti possono essere rieletti.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il rendimento dei conti dell'Esercizio 1880.

2° Di invitarvi ad eleggere sei nuovi Amministratori.

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

1° — Dopo l'appello nominale, essendosi constatata legalmente costituita l'Assemblea in conformità dell' art. 37 degli Statuti sociali, e procedutosi alla lettura dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli Statuti stessi, ove è detto che « nei casi previsti dall'art. 148 del Codice di « commercio, l'Assemblea generale ha facoltà di eleggersi « volta per volta un Presidente proprio », l'Assemblea è invitata a deliberare in proposito.

Viene quindi, sulla proposta di alcuni azionisti, confermata alla unanimità la presidenza nella persona del signor marchese Gian Battista Raggi, non prendendo parte i consiglieri alla votazione.

2° — L'Assemblea (astenendosi il Consiglio d'amministrazione dal votare), sentita la lettura del rapporto e dei conti allegati che precedono, li approva all'unanimità.

3° — È poi stabilito che il pagamento del dividendo pel 1880 in L. 18, assegnato alle Azioni, cominci il 25 corrente mese.

4° — Riuscirono eletti Amministratori, dallo spoglio delle schede segrete, i signori:

Balduino commendatore Domenico — Bassi Nob. Gerolamo — Corsini Don Andrea March. di Giovagallo — Incisa marchese Camillo — Rossi cav. Antonio — Spinelli cav. Luigi.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma che con recente Decreto ministeriale, firmato dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, è stata approvata, in seguito a parere favorevole del Consiglio di Stato, la Convenzione di transazione stipulata il 19 dicembre 1880 col rappresentante della Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, relativa alla liquidazione delle spese pei lavori di nuove costruzioni e di miglioramento sulle linee della rete dell'Alta Italia durante l'esercizio provvisorio biennale dal 1° luglio 1876 a tutto giugno 1878.

Ci scrivono pure che il Consiglio d'amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato all'approvazione governativa i preventivi pei rifacimenti di binarii e scambii da eseguirsi durante il corrente anno su quelle ferrovie. L'ammontare complessivo dei preventivi è previsto in circa L. 5,000,000; colla qual somma sarà provveduto al rifacimento di 165 chilometri di binario, di 150 scambii semplici, e di 8 scambii tripli.

Nella gara tenutasi il 26 febbraio p. p. in Milano, presso l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, per la fornitura di 500 carri da merci, compresi 20 bagagliai, rimasero aggiudicatarie:

la Ditta E. Rollin e C. di Savigliano per 150 carri scoperti con freno, 50 carri simili senza freno, 80 carri pure scoperti a sponde basse con freno, e 100 carri chiusi per trasporto merci e bestiame pure con freno:

la Ditta Cerimedo e C. di Milano per 100 carri coperti per merci e bestiami.

Pei 20 bagagliai pendono tuttora le deliberazioni dell'Amministrazione.

È stato fissato il 15 marzo corrente per l'attuazione dell'orario recentemente studiato pei nuovi treni fra Roma e la Sicilia. A questo riguardo sappiamo

essere insorta qualche nuova difficoltà da parte della Società delle Meridionali, che però speriamo sarà appianata prima del suddetto giorno. Frattanto a Reggio ed a Messina si lavora attivamente dagli agenti governativi e da quelli sociali per rimovere gli intoppi che si presentano contro il celere passaggio dello Stretto e le operazioni di trasbordo dal treno al piroscafo e viceversa.

✂

Col primo del corrente mese venne aperto all'esercizio il tronco di ferrovia da Partinico a Castellamare del Golfo, della linea Palermo-Marsala-Trapani, della lunghezza di chilometri 20.

✂

La Commissione per lo studio dei tipi del materiale mobile tenne quattro sedute in Torino nei giorni 21, 22, 23 e 24 febbraio, sotto la presidenza dell'ispettore delle ferrovie comm. Biglia.

Siccome alle dette conferenze non presero parte i rappresentanti della Società delle ferrovie Meridionali, così venne stabilito una specie di programma dettagliato sul quale fu iniziata la discussione, salvo a completarla in altre sedute quando la Commissione sarà al completo.

La nuova riunione è indetta pel 4 del prossimo aprile.

✂

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha autorizzata la Società concessionaria delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba ad introdurre nelle tariffe vigenti pel trasporto delle merci sulle linee medesime alcune modificazioni ed aggiunte relative alle tasse di sosta e di magazzinaggio, alla sopratassa pel transito della Librera, al bestiame ed alle merci in genere.

✂

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879:

21 *febbraio*. — Asta definitiva per l'appalto del tronco Fornaci Caldè-Germignana della linea Novara-Pino. — Deliberato al sig. Miniggio Agostino con un ulteriore ribasso del 0.36 p. 0|0 sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 1,621,971.60. Il ribasso complessivo sulla somma di appalto risulta quindi del 29.96 p. 0|0.

25 *febbraio*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal chilom. 15 + 950 al chilom. 24 + 500 della linea Viterbo-Attigliano. — Deliberato provvisoriamente al sig. Parri Raffaele col ribasso del 21.22 p. 0|0 sulla somma di appalto, la quale da lire 298,754 fu così ridotta a L. 235,358.40. La scadenza dei fatali è fissata pel 19 del corrente marzo.

28 *febbraio*. — Asta definitiva per l'appalto del tronco da Adria a Loreo, della linea Adria-Chioggia — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne deliberato definitivamente al sig. Osti Belluno (deliberatario provvisorio) per la somma di L. 233,232.37.

✂

All'approvazione del Ministero dei lavori pubblici furono presentati i seguenti progetti di appalto per tronchi di nuove linee di ferrovia:

a) Linea Reggio-Castrocucco. — Tronco da Bagnara a Palmi. — Lunghezza m. 9,239. Importo complessivo L. 6,399,940, delle quali per lavori da appaltare L. 5,823,670, e per lavori fuori appalto lire 576,270.

b) Linea Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni — Tronco Broni-Vercelli — Lunghezza m. 13,137. Importo complessivo L. 1,580,000, delle quali per lavori da appaltarsi L. 1,055,000, e L. 525 per opere fuori appalto.

Per entrambi i suddetti progetti daremo nel prossimo numero dettagliate notizie, che ci pervennero troppo tardi per essere pubblicate nel numero odierno.

✂

Il Consiglio di Stato ha preso le seguenti deliberazioni in sue recenti adunanze, relativamente ad affari concernenti le strade ferrate:

Fu di avviso che si possa approvare il progetto di appalto (previe le modificazioni suggerite dal Consiglio superiore pei lavori pubblici) e procedere quindi agli incanti pei lavori di costruzione della galleria dei Ceracci e de' suoi accessi, lungo la ferrovia Lucca-Viareggio. Per questo tronco di ferrovia, la Provincia di Lucca, allo scopo di acquistare titolo alla precedenza nella costruzione, ha deliberato l'anticipazione, oltre della propria, anche della quota governativa.

L'importo totale dei lavori è stato preventivato in L. 1.458,315.75, delle quali per lavori da appaltarsi L. 1,273,410.52, ed a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti, espropriazioni, armamento, ed impalcature metalliche, L. 184,905.23;

Ha espresso parere che il Governo possa far eseguire a sue spese, ed a forma di legge, la costruzione di un altro binario dal Bivio di Mantova alla Stazione di Porta Nuova in Verona, della linea Verona-Legnago, restando integri i diritti del Governo di fronte alla Convenzione del 1876;

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione del 2° tronco della linea Taranto-Brindisi, dal chilometro 3 + 700 al chilometro 24. L'importo dei lavori contemplati in progetto sarebbe di L. 2,800,000, di cui L. 2,503,622.38 a base di appalto, ed il rimanente per espropriazioni ed imprevisti, il tutto a disposizione dell'Amministrazione governativa;

Ha avvisato che si possa approvare il progetto di ampliamento della Stazione di Molfetta, lungo la linea Bologna-Otranto, delle ferrovie Meridionali;

Ha sospeso il proprio parere intorno alla questione se debba essere annullata una deliberazione del Consiglio comunale di Ascoli Piceno, colla quale questo erasi obbligato ad anticipare una somma per la pronta ed immediata costruzione della ferrovia Ascoli-San Benedetto.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 febbraio 1881.

Furono approvati i progetti riflettenti:

Il consolidamento di una frana allo sbocco della galleria di Augusta nel chilometro 154 della ferrovia Messina-Siracusa;

L'esercizio di un *tramway* a vapore da Firenze alla Lastra a Signa;

L'attuazione di un *tramway* a vapore dalla Stazione ferroviaria di Lonigo a Cologna Veneta.

La sistemazione della strada nazionale Palermo-Girgenti, nel tronco da Cianciana al Platani, in provincia di Girgenti;

La costruzione delle rampe di accesso al ponte sul torrente San Stefano di Briga, lungo la strada provinciale Messina-Catania, in provincia di Messina;

Il rafforzamento della precaria difesa eseguita nello scorso autunno, sulla sinistra di Po a Genechiozzo nell'Alto Siccomario, in provincia di Pavia;

Una sistemazione di banca all'argine sinistro di Oglio, da San Michele in Bosco alla Bina di Gazzuolo, in Comune di Marcaria, provincia di Mantova;

Un lavoro di risarcimento alla fondazione subacquea, che presidia l'arginatura destra del Tagliamento, tra gli abitati di San Giorgio e di San Michele, in provincia di Venezia;

Riparazioni di guasti alle arginature del Gorzone nei Comuni di Cavarzere e di Chioggia, in provincia di Venezia:

Riordinamento del nuovo scolo e del circondario a sinistra della cassa di bonificazione del Lamone, in provincia di Ravenna;

Bonificazione della terza sezione del bacino del Sele, mediante colmate con le torbide del detto fiume, ed incanalamento di acque stagnanti in provincia di Salerno.

Furono parimenti approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del 3.° tronco da Fara a Romagnano, della ferrovia Novara-Varallo (esclusi la provvista dei ferri di armamento, i meccanismi fissi delle Stazioni e le travate metalliche);

Ed i piani generali delle Stazioni di Ururi-Montorio e di San Martino in Pensilis, della ferrovia Termoli-Campobasso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Materiale e tariffe ferroviarie. — Nella seduta del 23 febbraio p. p. alla Camera dei deputati, l'on. *Sciacca della Scala* svolse una sua interrogazione al Ministro dei lavori pubblici, relativa alla deficienza di materiale mobile sulle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, e chiese che il Ministro provveda perchè sia aumentato.

L'on. *Di Lenna* ne svolse pure una sua, interrogando i Ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio sui loro intendimenti circa la modificazione delle tariffe ferroviarie in relazione all'abolizione del corso forzoso.

Il ministro *Baccarini* rispose all'on. Sciacca, esponendo quello che già si è speso per acquisto di materiale mobile sulle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule; poi dichiarò di aver preparato un progetto di legge per anticipazione delle quote fissate per l'acquisto di materiale mobile; il quale progetto già sarebbe stato presentato, se il Ministro delle finanze non fosse stato sempre occupato nella discussione del corso forzoso.

Rispose poi all'on. Di Lenna che, con la sua interrogazione, gli diede occasione di rispondere anche alle domande, che sullo stesso argomento gli diressero gli onorevoli Luzzatti e Nervo, nella discussione dell'abolizione del corso forzoso. Per mostrare all'on. Luzzatti che egli (il Ministro) non ha tradite le promesse dategli, enumerò alcuni dei ritocchi già fatti alle tariffe di trasporto delle derrate alimentari ed altre.

Aggiunge poi di aver fatto eseguire un studio pel riordinamento generale di tutte le tariffe ferroviarie; ma che, se anche lo avesse nelle mani compiuto, non sarebbe ora permesso di attuarlo, pendente l'inchiesta sulle ferrovie.

Gli on. *Sciacca della Scala* e *Di Lenna* presero atto delle dichiarazioni del Ministro.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — Alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Cava Manara e Cava Carbonara, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 3,516.80 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dei ferri d'armamento e meccanismi fissi) per la presunta somma di L. 326,923.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Pavia pel deposito interinale di L. 16,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 32,000, come sopra.

Ferrovia Parma-Spezia. — Tra gli oggetti da trattarsi dal Consiglio provinciale di Genova nella seduta di domani (3) trovasi il seguente:

Proposta di un voto al Governo perchè, insieme alla succursale dei Giovi e alla Spezia-Parma, si proceda alla costruzione di un braccio di collegamento fra queste due ferrovie, allo scopo di procurare al porto di Genova una comunicazione con Parma e la bassa valle del Po, con Mantova, col Brennero, colla Pontebba e colla Nabresina.

Ferrovia Reggio-Carpi — Si ha da Reggio Emilia, 21 febbraio;

Fra i rappresentanti di questa Provincia ed il Ministro dei lavori pubblici è stato firmato il contratto di concessione della ferrovia Scandiano-Reggio-Novellara-Correggio-Carpi.

Ferrovie Venete — In presenza del progetto di completamento della rete ferroviaria veneta, nel quale havvi anche quella da Vittorio a Perarolo, pel più diretto e pronto congiungimento col Cadore e poi con Toblach, il ff. di Sindaco di Pieve di Cadore, con patriottica iniziativa, invitava tutti i rappresentanti dei Comuni cadorini ad una seduta per domenica scorsa per conferire sull'argomento.

Ora, in quella seduta fu deliberato di nominare una Commissione, che risultò composta nel modo seguente: il ff. di Sindeco di Pieve di Cadore, sig. Giuseppe Vedova, il cav. dott. Luigi Coletti, comm. Luigi Sormani-Moretti, cav. Alessandro Molcolm, cav. dott. Antonio De Pol, cav. dott. Osvaldo Palatini, Pio Monti, ed Achille Vecelli.

Essa avrebbe « l'incarico di studiare l'importante argomento della ferrovia Vittorio-Perarolo, in relazione alle proposte della Società veneta o di altri enti o Società, e di riferire entro due mesi all'adunanza con proposte concrete sulla convenienza o meno di accettare le offerte condizioni, od inoltre di fare le pratiche necessarie per determinare il preciso quoto, col quale dovrebbero concorrere i Comuni interessati ».

L'ordine del giorno deliberato dall'adunanza e la nomina della Commissione saranno assoggettati ai Consigli comunali: le spese della Commissione saranno sostenute dai Comuni cadorini in ragione di popolazione.

Tramvia Milano-Gorgonzola-Vaprio e Milano-Vimercate. — Presieduta dall'on. Robecchi, fu tenuta l'altro ieri in Milano l'assemblea degli azionisti di questa *tramvia*.

Furono letti i rendiconti dell'Amministrazione e della Direzione; e prima di leggere la relazione dei revisori, il cav. Massara rivolse all'Amministrazione due interrogazioni, alle quali risposero il Direttore e l'on. Presidente.

In seguito alle risposte ottenute, il Massara fece voto per la congiunzione di Vimercate con Monza, per mezzo d'una linea che parta da Brugherio.

E l'on. Presidente, appoggiando questo voto, ne espresse un altro, quello cioè che venga congiunto mediante apposita linea Trezzo con Vaprio.

Dopo la relazione dei revisori del bilancio 1880, letta dal sig. rag. Meroni, e che chiudeva colla proposta di approvazione e con un elogio all'Amministrazione, fu approvato con voto unanime il bilancio, e formulato un voto

di ringraziamento e di lode alla Direzione ed a tutti coloro che cooperarono al buon andamento del servizio. Furono poi riconfermati nelle loro cariche coloro che scadevano a termini dello statuto.

Ferrovia Torino-Superga — Giovedì scorso la Giunta municipale di Torino si è occupata della domanda fatta dall'ing. Agudio per prolungare il termine della concessione e del sussidio per la ferrovia Torino-Superga.

Dietro proposta del Sindaco, la Giunta ha deciso di prendere i concerti occorrenti colla Deputazione provinciale, che deve ancora deliberare sull'argomento.

Tramways della provincia di Torino — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 17 febbraio p. p., approvò nel suo complesso, e colle modificazioni suggerite dall'Ufficio tecnico, il progetto definitivo di costruzione del *tramway* Torino Carignano-Carmagnola, presentato dall'ing. cav. Bonelli, rappresentante del concessionario sig. Coumont, banchiere a Bruxelles.

— Giovedì sera, dopo una conferenza finanziaria fatta dall'avv. Guasca, apposita Commissione si occupò del modo di propugnare l'entrata in Torino del *tramway* Torino-Carmagnola e Carignano-Moretta.

La seduta fu lunga ed animata, e si deliberò di formulare immediatamente una petizione al Municipio, allo scopo di ottenere parità di trattamento colle altre linee di tramvia, tanto più che, a differenza di queste ultime, le quali chiesero ed ottennero sussidii, il concessionario della detta linea non chiese alcun concorso per parte della Città di Torino.

Tramways della provincia di Alessandria. — La *Gazz. Uff.* del 24 febbraio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 3 mese stesso, controfirmato dai ministri Miceli e Villa, con cui la Società belga stabilita a Bruxelles, col titolo di *Société anonyme des Tramways à vapeur de la province d'Alexandrie*, col capitale nominale di franchi 2,400,000, diviso in 8000 azioni di fr. 300 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno a termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel detto decreto. La Società avrà una sola Direzione od Agenzia generale con domicilio in Alessandria; ha già nominato i suoi rappresentanti riconosciuti dal Governo, ed ha destinato alle operazioni in Italia l'intero suo capitale.

Ferrovie e tramways nella provincia di Cuneo. — La Deputazione provinciale di Cuneo, nell'ultima sua seduta, ha adottate, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Di trasmettere all'Ufficio tecnico pel suo parere la domanda dei fratelli Vaccarino per l'autorizzazione di valersi di tratti delle strade provinciali da Racconigi a Casalgrasso, da Sommariva a San Damiano d'Asti per Ceresole, Monteu-Roero e Canale, e da Ceresole e Cornegliano per Sommariva-Perno, nonchè di un tratto di quella da Torino a Saluzzo per Moretta, onde impiantarvi *tramways* a vapore;

Di comunicare all'Ufficio tecnico provinciale la domanda dell'ing. Baseri per la concessione di una tramvia sulla strada provinciale da Cortemilia verso Acqui;

Di fissare, d'accordo col relatore, un convegno in Cuneo coll'ing. Bonelli e l'ingegnere provinciale, affine di concertarsi in ordine alle condizioni per la concessione del *tramway* Moretta-Torino.

— Il Consiglio provinciale è poi convocato pel 7 corr., per occuparsi, fra le altre, delle seguenti pratiche:

Provvedimenti e proposte della Commissione ferroviaria e della Deputazione sulle ferrovie complementari della provincia;

Ferrovia sulla strada provinciale della Riviera, fra Dogliani e Monchiero;

Sussidio alla ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

Tramway Biella-Livorno. — Sabbato ebbe luogo l'annunciata adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati per la costruzione dei *tramways* Biella-Mongrando-Salussola-Cavaglià-Cigliano-Livorno.

Erano presenti, oltre il sotto-prefetto cav. Salvetti ed il cav. Bella-Fabar sindaco di Biella, i rappresentanti dei Comuni di Occhieppo, Mongrando, Cerrione, Salussola, Cavaglià, Borgo d'Ale, Cigliano e Livorno.

I rappresentanti dichiarano, a nome dei rispettivi Municipii, di approvare l'iniziativa presa dal Municipio di Biella, e di essere disposti ad appoggiare anche pecuniariamente, nel limite delle forze economiche dei Comuni, l'esecuzione dell'opera progettata.

Ragionasi brevemente sul tracciato da seguire, e viene da tutti approvato quello per Mongrando-Cerrione-Salussola. Sarà cura del sotto-prefetto e dei Municipii interessati di far procedere prontamente alla costruzione della strada fra Mongrando e Cerriore, e fra Cerrione e Salussola, da tanto tempo allo studio, e pel primo tratto già dichiarata obbligatoria.

Dopo alcune spiegazioni datesi all'adunanza, si approva all'unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal cav. Bella:

« L'adunanza, riconoscendo il vantaggio che deriverebbe ai rispettivi Comuni dall'attuazione di una tramvia da Biella a Livorno;

« Delibera la nomina di un Comitato, il quale, ponendosi in rapporto coi Comuni interessati, avvisi al modo di tradurre a pronta esecuzione l'opera progettata, riferendone in altra prossima riunione ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — La Compagnia d'Orléans ha inaugurato un sistema di biglietti d'abbonamento, destinato a facilitare di molto le relazioni fra tutte le Stazioni della sua rete, e specialmente a soddisfare alle persone che abitano nei sobborghi o nella campagna, e che pei loro affari devono frequentemente recarsi a Parigi.

Dal 15 febbraio p. p., essa rilascia in tutte le Stazioni della sua rete biglietti d'ogni classe, valevoli per un'altra Stazione pel corso di 3 mesi, 6 mesi od un anno. Il prezzo di questi biglietti è stato fissato in modo da procurare una notevole economia anche su quello dei biglietti d'andata e ritorno, che offrono già una riduzione del 25 p. 0[0 almeno sulla tariffa ordinaria.

Biglietti d'abbonamento a metà prezzo sono pure rilasciati agli allievi dei licei e degli Istituti (di Parigi o della provincia, nonchè agli apprendisti ed allievi dei corsi di disegno della città di Parigi, dell'età almeno di 21 anni.

Finalmente, dalla stessa data sono del pari rilasciati biglietti di circolazione valevoli per tutta la rete.

Ferrovie portoghesi. — Il Ministro della marina e delle colonie ha presentato alle Camere due progetti di legge: uno concernente un prestito di 33 milioni di franchi per l'esecuzione di alcuni lavori pubblici e per cominciare la colonizzazione nelle provincie portoghesi dell'Africa; e l'altro che autorizza la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria (350 chilometri) da Loanda ad Ambaca, nella provincia d'Angola (Africa occidentale).

Ferrovie serbe — Mentre da Belgrado si annuncia la partenza del delegato serbo alla Conferenza dei quattro Stati, che deve tenersi a Vienna riguardo alle ferrovie, scrivono pure da Belgrado al *Monit. des intér. matér.* che il barone Tancred, rappresentante di un Consorzio inglese, ha fatto al Governo serbo nuove proposte a tale riguardo.

Questo Consorzio si dichiara pronto a fare al Governo un'anticipazione di 25 milioni di fr. in oro, a condizione d'essere autorizzato a creare una Banca nazionale, avente facoltà di emettere biglietti sino alla concorrenza di 400 milioni di fr. Tale somma servirebbe dapprima alla costruzione delle ferrovie, e poscia all'organizzazione della Banca, senza contare una somma di 36 milioni di fr. da anticipare al Governo per l'ammortamento del suo debito pubblico. In cambio, il Governo pagherebbe per 50 anni una annualità di 5 milioni alla Banca.

Benchè questo progetto sia appoggiato dal sig. Gould, ministro residente della Gran Brettagna, il ministro delle finanze serbo ricusa di prenderlo in serio esame.

Parlasi pure d'un progetto avanzato dal Consorzio Poliakow, che il generale Tchernaief ha già sottoposto al Gabinetto serbo. Anch'esso riguarda la costruzione delle ferrovie e la creazione di una Banca nazionale.

Tutto ciò fa credere che il Consorzio Bontoux avrà ancora a lottare con parecchi concorrenti.

Ferrovie russe. — Si annuncia che il Governo russo ha concesso la costruzione di una ferrovia da Swangorod a Lodz ad un Consorzio, tra i cui membri trovansi la Casa Fraenkel di Varsavia, ed il sig. Block, della ferrovia Varsavia-Vienna. Codesta linea formerebbe un raccordo tra quest'ultima ferrovia, e nello stesso tempo aprirebbe una nuova strada di transito pei cereali provenienti dalla Russia meridionale e destinati all'Ovest.

— Il *Golos* reca alcuni interessanti ragguagli sulla inaugurazione dell'annunciata ferrovia sul ghiaccio nel golfo di Finlandia, tra Oranienbaum e Cronstadt.

Domenica, 13 febbraio, a Cronstadt, dirimpetto all'imboccatura della Neva, è stata inaugurata la prima linea che esista in Russia di ferrovia sul ghiaccio, che ricopre il golfo tra la piccola città di Oranienbaum e l'isola che difende la imboccatura del fiume scorrente a Pietroburgo.

È una sezione di circa 22 chil., che si diparte dalla ferrovia detta del Baltico, e si sviluppa sulla superficie congelata del mare, nelle stesse condizioni di costruzione delle ferrovie ordinarie, riposando sopra un suolo la cui durezza non lascia nulla a desiderare. Il ghiaccio è così duro, che si spera di potervi far passare cinque convogli di dieci vagoni al giorno, con un carico di 500 tonnellate.

Questo traffico durerà sino al mese di marzo, epoca in cui il ghiaccio comincia a sciogliersi. Dai calcoli fatti risulta che il peso della locomotiva, dei vagoni, nonchè del carico, ascenderà a 150 tonn., il che è abbastanza considerevole per il percorso di una grande distanza gelata sulle rotaie.

La costruzione di questa linea durò due mesi. Il treno inaugurale conteneva le Autorità di Oranienbaum, gl'imprenditori, i costruttori e buon numero d'invitati.

Partito a due ore dopo mezzodì da quella località, dopo aver percorso un terzo circa della linea, il treno si è fermato, e su quel deserto di ghiaccio si è cantato un solenne *Te Deum*. L'entusiasmo era immenso.

L'arrivo a Cronstadt fu rapido e felice, in mezzo alle acclamazioni dei curiosi affollati a vedere lo straordinario spettacolo.

Dopo breve fermata nell'isola, il treno, con altri invitati aggiunti, è ripartito per Oranienbaum, ove ebbe luogo uno splendido banchetto. Oranienbaum è un piccolo paese di 800 anime, situato a 30 chil. ad ovest di Pietroburgo, ed è servito dalla ferrovia detta del Baltico.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro Romano. — La Commissione parlamentare incaricata dell'esame del progetto di legge per il bonificamento dell'Agro Romano, di cui è presidente l'on. Pianciani e segretario l'on. Lugli, proponesi di sollecitare i suoi lavori, affinchè il progetto stesso possa essere discusso nella presente sessione.

Al quale effetto, sappiamo (dice il *Diritto*) che essa vuole stabilire, avanti tutto, quali e quanti debbano essere i lavori indispensabili a raggiungere lo scopo che la legge si prefigge.

Quindi intende occuparsi subito delle opere di prosciugamento, per le quali abbisognano una forte spesa e molto tempo; riservandosi in seguito di adottare quei provvedimenti che, mediante i lavori di bonificamento dell'Agro Romano, mirino al maggiore sviluppo dell'industria e dell'agricoltura.

— Il cavalier Ramelli, presidente del Comizio agrario romano, ha nominato una Commissione di studio pel il bonificamento dell'Agro Romano sotto il rispetto agricolo, in dipendenza della legge che sta dinanzi la Camera dei deputati e che provvede al bonificamento idraulico.

La Commissione, composta dei soci Betocchi, Fortuna, Poggi, Tittoni Tommaso, Torlonia Leopoldo, Ramelli e Piacentini Alessandro, ha già tenuto la prima riunione, incominciando il suo studio dall'esame del detto disegno di legge per il bonificamento idraulico, ora dinanzi la Camera.

R. Corpo del Genio civile. — La Giunta parlamentare a cui fu deferito l'esame del progetto di legge per il riordinamento del Genio civile, composta degli onorevoli Serazzi, Grimaldi, Romanin, Nervo, Marchiori, Perazzi e Curioni, si è già riunita a Montecitorio.

Essa ha udito la lettura di una parte della relazione, e si è riservato di discutere in altra adunanza i punti del progetto che toccano il riordinamento del Genio civile.

Intanto ha pure disposto di tenere una conferenza coll'on. Baccarini per stabilire classi, gradi, stipendii e indennità di alloggio e di trasferte a favore del personale addetto al Genio civile.

Commissione superiore dei pesi e misure. — La *Gazz Uff.* del 23 febb. p. p. ha pubblicato il Regio Decreto del 17 mese stesso, che sanziona e promulga la legge approvata dal Parlamento nel seguente:

Articolo unico. È autorizzata la spesa di L. 87,936 per adattamento delle casette annesse al Convento dei santi Domenico e Sisto in Roma ad uso degli Ufficii della Commissione superiore dei pesi e misure e del saggio dei metalli preziosi.

Per far fronte alla spesa anzidetta, è iscritta la somma di L. 35,000 in apposito capitolo, portante il n. 45 *quinquies* della parte straordinaria del bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio del corrente anno; ed altra somma di L. 52,936 sarà inscritta in speciale capitolo del bilancio del Ministero medesimo per l'anno 1885.

Buoni del Tesoro. — Con R. Decreto del 10 corr. (*Gazz. Uff.* del 21), controfirmato dai ministri Magliani e Villa, a cominciare dall'11 mese stesso, è diminuito dell'1 0[0 l'interesse dei Boni del Tesoro, già fissato col decreto 18 novembre 1880.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto 6 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 26), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Banca italiana di costruzione*, portandolo da L. 6,000,000 a L. 3,200,000, mediante annullamento di 11,200 azioni da L. 250 ciascuna.

Navigazione adriatico-occidentale. — Riferiamo con piacere dalla *Gazz. di Venezia*, che, fino dal 17 febbraio, si è costituito in Venezia un cospicuo gruppo di promotori per l'istituzione di una Società anonima di navigazione, sotto il titolo di *Adriatica-orientale*, per una linea di navigazione a vapore da Venezia a Costantinopoli e Odessa, e viceversa, toccando i principali porti del Jonio, della Dalmazia, dell'Albania e della costa d'Italia.

Il capitale sociale dovrebb'essere di due milioni e mezzo, ripartiti in azioni da L. 1000; la Società avrebbe quattro piroscafi di tonnellate 1200 di portata in peso morto, e si baserebbe sull'appoggio di una sovvenzione governativa di it. L. 21 per ogni lega marittima di percorrenza.

Ecco i nomi dei benemeriti promotori:

Principe G. Giovanelli, L. 250,000; Barone Franchetti, L. 250,000; Fratelli conti Papadopoli, L. 150,000; Cav. Giacomo Levi, L. 50,000; Fratelli Vianello-Moro, L. 80,000; Antonio A. Vianello, L. 20,000 — Totale L. 800,000.

Ufficii telegrafici. — Il 20 febbraio è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Aquila, Molina, Popoli, Sulmona (provincia di Aquila) e Potenza (provincia di Potenza).

Telegrafia sottomarina. — La *Gazz. Uff.* del 22 febbraio ha pubblicato il R. Decreto del 10 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento nei due seguenti articoli:

Art. 1. Sono approvate le Convenzioni del 29 giugno 1879 e 10 aprile 1880, stipulate fra il Ministero dei lavori

pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Compagnia *Eastern Telegraph*, per la immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e Lipari e di tre conduttori elettrici sottomarini fra il continente e l'isola di Sicilia attraverso lo stretto di Messina.

Art. 2. Il pagamento delle annualità di L. 26,250 in oro dovute alla Compagnia *Eastern Telegrapk*, sarà provveduto col fondo da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio ordinario del Ministero dei lavori pubblici.

Il concorso da pagarsi dalla Società delle Ferrovie Meridionali, e che dovrà figurare inscritto nella parte ordinaria del bilancio di quella Società, sarà versato nel corrispondente capitolo del bilancio dell'entrata per contributo nelle spese telegrafiche.

Microfoni-fonografi-telefoni. — La nuova conferenza del comm. Nigra alla *Filotecnica* di Torino chiamava venerdì sera un pubblico numerosissimo.

Il Nigra premise una succinta spiegazione della teoria del suono analoga a quella della luce, indi imprese la descrizione successiva del microfono, del telefono e del fonografo.

La meraviglia delle meraviglie è pur sempre il telefono. Ormai si contano a centinaia i modelli, e tutti segnano un miglioramento; però nessuno pare che possa rivaleggiare con quello d'invenzione del conferente stesso, ed il pubblico ebbe a convincersene.

In una sala del comm. Lessona, che si giudica ad un centinaio di metri distante da quella della *Filotecnica*, era stato posto un telefono, comunicante con un altro collocato in quest'ultima. Lo si esperimentò parlando a voce naturale, da vicino, da lontano una ventina di metri in altra camera attigua, e sempre il telefono ripetè la voce, la musica d'una tromba e d'un piano con tutta precisione, vale a dire colla loro tonalità, estensione e metallo.

Lo strumento è d'una semplicità notevolissima, ed è foggiato press'a poco come i primi telefoni messi in giro. Il merito maggiore, che costituisce una superiorità su moltri altri, consiste nel non aver bisogno di pila; inoltre lo stesso strumento serve di ricevitore e di trasmettitore. L'invenzione sta tutta nella cassa armonica e nel padiglione, di speciale costruzione. Il suo uso è facilissimo, potendosi tenere discosto dall'orecchio, sul tavolo, appeso al muro.... ed anche in tasca: sì, anche in tasca, a condizione di collocarlo colla bocca in su, e di rafforzare alquanto la voce.

Il suo prezzo è mite, di facilissimo impianto, e non esige cure di manutenzione.

Il Nigra sta poi studiando di combinare il telegrafo col fonografo, ossia uno strumento che chiamerebbesi *telefonografo*, il quale registrerebbe a distanza i suoni sulla solita stagnola, e che potrebbonsi ripetere dove e quando si voglia.

Auguriamo al Nigra buona riescita per questo strumento, e facciamo plauso alla sua invenzione, i cui buoni risultati furono constatati dai presenti alla interessante conferenza.

Ponte sospeso di Brooklyn. — Si annunzia dalla *Deutscher Reichsanzeiger* che il ponte sulla riviera dell'Est, braccio di mare che separa le città di Nuova York e di Brooklyn (di cui abbiamo già parlato nel nostro numero del 14 aprile 1880), sta per essere terminato, e che sarà il più gran ponte sospeso che vi sia al mondo.

Il defunto ingegnere John A. Roebling, già celebre per la costruzione di parecchi ponti sospesi, quali sono quello sul Niagara e quello sull'Ohio, presso Cincinnati, aveva pure progettato il ponte sulla riviera dell'Est, e, dopo la sua morte, avvenuta nel 1869, la costruzione di quest'opera colossale fu affidata a suo figlio.

Il ponte sospeso di Brooklyn è lungo 1,052 metri, largo 25 metri e 91 centimetri, e fu costruito ad una tale altezza, che le più grandi navi potranno agevolmente passare sotto i suoi archi.

Delle tre arcate, quella di mezzo ha un'apertura di 489 metri, ed i piloni sono sormontati da torri di un'altezza considerevole. Sul ponte vi sono sei strade ferrate, cioè due per treni ferroviarii e quattro per *tramways*; un passaggio laterale più elevato è riservato ai pedoni.

La sospensione del ponte è stata operata mediante quattro enormi cavi in filo di acciaio, che hanno 50 centimetri di diametro, compreso l'involucro destinato a garantirli dalla influenza atmosferica.

Si calcola che le spese di costruzione del ponte sospeso di Brooklyn superino i 103 milioni di franchi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero mercato molto animato nella scorsa settimana, ma conservarono i corsi soliti, con buona tendenza. Le Azioni della Società delle Meridionali si trattarono a 46.50 ed a 466; le Obbligazioni a 279.75 a 280.75; i Boni a 641. — Le Sarde, serie A, a 280 e 280.50; la serie B, a 276.50 e 277.50; le nuove a 279.75 e 281.

Le Meridionali austriache in qualche reazione da 285.75 a 283. Le Palermo-Trapani ferme a 289 e 290 (tipo oro), a 283 (tipo carta). Le Pontebbane nominali sul 416 al 445; le Monteceneri a 465. Le Azioni Ferrovie Romane negoziate freddamente al prezzo di 139.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero a 240; le Obbligazioni a 284; le Vittorio Emanuele a 286.25; le Azioni Ferrovie Romane a 139; le Obbligazioni a 363.

CONVOCAZIONI

Banca di Vercelli. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 13 corr. in Vercelli (sede sociale), per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale, per la relazione del Consiglio e dei censori, per approvazione del bilancio 1880 e dividendo, e per la nomina di 10 amministratori e di 1 censore.

Manifattura di lane in Borgosesia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corr. in Torino (Borsa), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio e deliberazioni relative, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per interpellanza sul pagamento d'interessi scaduti.

Banca Generale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 22 corr. in Roma (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio e dei revisori dei conti sul bilancio 1880 e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e 3 revisori.

Banca Tiberina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 22 corr. in Torino (Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione dei conti 1880 e dividendo, per la nomina di 4 consiglieri e 3 censori; nonchè per deliberare sull'aumento del capitale sociale, e per modificazioni allo statuto sociale.

Banca di Mondovì. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 26 corr. in Mondovì-Breo (sede sociale), per la presentazione del resoconto 1880, per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, e per la rinnovazione di 3 consiglieri e 3 censori.

VERSAMENTI

Società Torinese Tramways e Ferrovie economiche. — Gli azionisti sono invitati a versare entro il 1° aprile p. v., presso la Banca di Torino, l'importo dell'ultimo decimo di L. 25 per cadauna azione.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Municipio di Ceprano (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'ala sinistra del fabbricato del civico Ospedale Ferrari, per il presunto im-

porto di L. 15,568.49. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 400 in moneta legale; cauzione definitiva L. 4000; o in denaro, o con sicurtà solidale benevisa.

— Sino alle ore 3 pom. del giorno 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di ristauro di varii fabbricati demaniali militari in Roma, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 16,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale di L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 16,000 chilog. di ottone in lamiera mezzana, per il presunto importo di L. 41,600. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei L. P. in Roma e la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di miglioramento ed ingrandimento del porto di Salerno, nonchè della manutenzione delle opere esistenti nel porto stesso, per la complessiva somma di lire 2,311,000. Lavori e manutenzione da compiersi entro 9 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 100,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'11 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 10,920 chilog. di acciaio, ferro, ottone e zinco, in partite diverse, pel complessivo importo di L. 10,450. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1100 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 corr., presso il Municipio di Civita Lavinia (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato scolastico, per il presunto importo di L. 21,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere murarie occorrenti per l'ampliazione del camposanto verso la Dora, per il presunto importo di L. 95,000. Capitolato e condizioni d'asta visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di adattamento di una parte dell'ex-Convento di Santa Teresa in Siracusa ad uso d'infermeria presidiaria, in diminuzione dell'importo di L. 47,001.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Coraci a Messina, compreso fra il ponte Angitola ed il Ponte Mesima, della lunghezza di metri 42,233, in diminuzione dell'annuo canone di lire 18,238.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1880. Deposito interinale lire 2000 in numerario rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, è rimasta aggiudicataria per conto del Ministero dei lavori pubblici del gran ponte metallico, con fondazioni pneumatiche, con campata centrale di 100 metri di luce, a due binarii, e del valore di circa 2,000,000 di lire, presso Sesto Calende, ad uso della ferrovia Novara-Pino.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Gennaio 1881
e confronto coi definitivi di Gennaio 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3.547	—	—
Media in esercizio	3.547	3,547	—	—
Viaggiatori	2,496,549.32	2,361,334.63	135,214.69	—
Bagagli e cani	93,478.89	87,413.06	6,065.83	—
Merci a grande velocità	655,491.20	671,195.88	—	15,704.68
Merci a piccola velocità	3,690,555.50	3,593,082.35	97,473.15	—
Totale dei prodotti ferroviari	6,936,074.91	6,713,025.92	223,048.99	—
Navigazione sul lago di Garda	6,741.75	5,193.60	1,548.15	—
Totale del mese	6,942,816.66	6,718,219.52	224,597.14	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *detto*				
Viaggiatori	2,496,549.32	2,361,334.63	135,214.69	—
Bagagli e cani	93,478.89	87,413.06	6,065.83	—
Merci a grande velocità	655,491.20	671,195.88	—	15,704.68
Merci a piccola velocità	3,690,555.50	3,593,082.35	97,473.15	—
Totale dei prodotti ferroviari	6,936,074.91	6,713,025.92	223,048.99	—
Navigazione sul lago di Garda	6,741.75	5,193.60	1,548.15	—
Totali dal 1° gennaio	6,942,316.66	6,718,219.52	224,597.14	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di gennaio	1,955.48	1,892.59	+ 62.89	+ 3.32
Prodotti totali	1,955.48	1,892.59	+ 62.89	+ 3.32

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**36,000**	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	**7,000**	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	**210,000**	»
CERCHI d'acciaio	»	**60,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	**387,000**	»
GHISA da rifondere	»	**120,000**	»
RAME da rifondere	»	**4,000**	»
ZINCO da rifondere	»	**10,000**	»
CRINE usato	»	**500**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **15 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE

CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV: Mercoledì 9 Marzo 1881. N.° 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

(Continuazione — V. N. 9).

1. Passando alla Ferrovia Ligure, la Relazione ricorda, come nelle precedenti, che la lunghezza delle ferrovie delle due riviere da Massa al confine francese risulta complessivamente di chil. 283 in cifra rotonda, compreso il tronco da Genova a Voltri, di chil. 15. Una parte di questo tronco, cioè da Sampierdarena a Voltri, venne costrutto dall'industria privata; e la rimanente, compresa tra Genova e Sampierdarena, appartiene alla linea Genova-Alessandria.

Lo sviluppo complessivo delle linee contemplate nella presente Relazione si riduce quindi a chil. 268, distinti come segue:

Linea di levante	Chil.	121
» di ponente, escluso il tratto Genova-Voltri.	»	144
Traversata di Genova	»	3
Totale	Chil.	268

Come fu già notato nelle precedenti Relazioni, molti lavori restano ancora a completarsi su queste linee, e specialmente per la costruzione delle Stazioni di Genova, San Remo e Ventimiglia, ed altre di minore importanza; per la diramazione dalla Stazione di Spezia al porto, e pel consolidamento della galleria detta del Rospo: lavori che, nell'interesse della più sollecita e regolare condotta, per la economia della spesa, e per maggior sicurezza nell'esercizio, si ritenne conveniente di affidare all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Molti di tali lavori furono già iniziati dalla detta Amministrazione, in base al regolamento approvato con decreto del 29 giugno 1879, che determina le provviste ed i lavori da ritenersi a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici; e nell'anno stesso furono, per cura del Servizio delle costruzioni, proseguiti altri lavori urgenti già intrapresi prima della definitiv aconsegna all'Amministrazione esercente, ed altri compresi in appaltiin corso.

Enumerati tali lavori per ciascuna delle due linee, la Relazione dichiara ch'essi furono ultimati, per la parte almeno che riguarda il Servizio delle costruzioni, col principio del 1880, in modo che alla Direzione tecnica di Genova non rimaneva più che di completare le relative liquidazioni, risolvendo pure parecchie quistioni insorte circa le calcolazioni dai lavori e le espropriazioni dei terreni occupati,

Quanto ai lavori affidati all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, fra i quali, come si è detto, quelli relativi all'impianto ed alle riparazioni alla galleria del Rospo, la Relazione entra in particolari, che, trattandosi di lavori tuttora in corso, non si possono ora indicare con precisione. Essa medesima nota, che durante il 1879, codesti lavori furono di poca entità, e non ne fu peranco accertato l'importo, nè pagato il rimborso all'Amministrazione dell'esercizio.

2. Vengono invece esposte le spese fatte pei lavori eseguiti in dipendenza dal Servizio delle costruzioni. Nel bilancio dei lavori pubblici pel 1879 era prevista una somma di L. 5,536,676.50 per la ultimazione delle ferrovie di cui si tratta; e cioè L. 2,000,000 per la competenza di quell'anno, e L. 3,536,676.56 pei residui disponibili degli anni precedenti.

Ora i pagamenti effettuati nel 1879 non ammontarono che a L. 2,888,807.97, per cui rimasero disponibili lire 2,647,868.59. Tale ragguardevole diminuzione va attribuita, non tanto al ritardo nella esecuzione delle opere di completamento sovraccennate, quanto alle difficoltà

dipendenti dalle gravi quistioni insorte colle Imprese costruttrici, in corso di liquidazione, ed a pagamenti non ancora soddisfatti perchè colpiti da sequestri.

Le spese certificate nel 1879 ascenderebbero realmente a	L. 2,462,659.80
ma comprendendovi	» 426,148.17
per lavori liquidati nel 1878 e pagati nel 1879, la somma totale dei pagamenti risulta, come si è detto, di	L. 2,888,807.97

Però le spese di direzione e sorveglianza eccedono di L. 47,149.67 quelle preventivate; e ciò in conseguenza delle lunghe e difficili pratiche per la soluzione delle accennate quistioni, per cui si dovette mantenere in servizio buona parte del personale già addetto alle costruzioni.

Le spese di espropriazione diminuirono invece di lire 112,037.79, essendo in gran parte rimaste insolute diverse pendenze di espropriazione sulla linea di levante.

Rispetto ai lavori, si verificò poi, in confronto delle previsioni del bilancio, la diminuzione di L. 3,009,128.64, dipendente dalle ragioni sovraesposte colla spiegazione delle differenze notate tra le somme stanziate ed i pagamenti fatti.

3. Dai quadri allegati alla Relazione, in cui figurano distintamente le spese effettuate per la Ferrovia Ligure durante il periodo della gestione governativa, cioè dal 1° gennaio 1867 al 1° gennaio 1880, risulta che l'importo complessivo dei lavori eseguiti a tutto il 1879 ascende:

Per la linea di levante a	L. 46,457,320.02
» di ponente a	» 42,189,939.47
Ed in totale a	L. 88,647,259.49
La somma certificata si riduce però a	» 88,155,944.71
Essendo le trattenute a garanzia, al 1° gennaio 1880, ...	L. 491,314.78

di cui L. 178,733 49 per la linea di levante, e L. 312,581.29 per quella di ponente.

Aggiungendo poi al suddetto importo totale dei lavori eseguiti dalla gestione governativa in	L. 88,647,259.49
quello dei lavori eseguiti anteriormente al 1867 dall'Amministrazione sociale in	» 80,381,966.73
quale risulta dalle precedenti Relazioni, si avrà l'importo totale dei lavori eseguiti per la Ferrovia Ligure al 1° gennaio 1880 in	L. 160,029,226.22

Confrontando finalmente la suddetta somma di lavori eseguiti dalla gestione governativa dal 1867 a tutto il 1879 colle spese di amministrazione, risulta che queste rappresentano l'8.60 0[0 della spesa complessiva.

4. Quanto alle cause vertenti il 1° gennaio 1880 con proprietarii, Imprese, Municipii ed altri, si rileva che quelle relative alle costruzioni ascendevano a 21, e quelle per espropriazioni a 18, in totale a 39, cioè 26 di meno che nell'anno 1879, in cui sommavano a 71, cioè 36 delle prime e 35 delle seconde. Giova però notare che il Governo, subentrando alla cessata Amministrazione sociale concessionaria, ha dovuto assumere, colla Convenzione 8 gennaio 1867, non meno di 118 liti. —

5. Riguardo alla ferrovia Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui, la Relazione si limita ad accennare allo stato della lite allora vertente colla Impresa Guastalla, in dipendenza della costrazione della detta ferrovia: lite ora definitita colla recente sentenza d'Appello, già da noi annunciata.

I lavori poi di riparazione e compimento delle opere alla ferrovia di cui si tratta, di mano in mano che se ne riconosce il bisogno per la sicurezza e regolarità dell'esercizio, vengono eseguiti a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. Di questi lavori si tien conto a parte dagli altri lavori di manutenzione, con riserva di liquidazione secondo la sentenza finale. —

6. Esaurita così la parte prima della Relazione, riguardante le costruzioni per conto diretto dello Stato, si passa all'annunciata Appendice relativa alla *costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno*.

La Relazione anzitutto fa notare che il Servizio delle costruzioni per conto diretto dello Stato, nell'anno 1879 presenta un'importanza ben maggiore di quella degli anni precedenti, e ciò perchè si è cominciato ad estendere alle nuove linee decretate colla legge del 29 luglio 1879. Trattasi infatti, com'è noto, di 6020 chil. di nuove ferrovie, di cui 1153 di prima, 1267 di seconda, 2070 di terza, e 1530 di quarta categoria, da compiersi entro il termine stabilito di 20 anni a datare dal 1880, coll'onere di L. 1,268,000,000 per lo Stato, e di L. 169,294,597 per le Provincie ed i Comuni; e ritenuto che nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880 venne già stanziata la somma di 60 milioni, da ripartirsi tra le varie linee a tenore della citata legge.

Tutto ciò dimostra, secondo la Relazione, la convenienza di tenere fin d'ora distinto dal Servizio delle altre costruzioni ferraviarie questo delle nuove linee, per sè medesimo vasto e complesso, e quindi la opportunità di trattarne separatamente.

La Relazione si fa perciò ad indicare i principali provvedimenti preparatorii, presi dall'Amministrazione coll'intento di dare la migliore e più sollecita esecuzione alla legge per le nuove costruzioni, cominciando dalle norme generali da seguirsi negli studii di campagna e nei tracciamenti delle ferrovie: norme che, discusse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed approvate, vennero diramate con decreto ministeriale del 25 agosto 1879.

Si tratta poi dello studio dei Capitolati normali di appalto, sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, e delle disposizioni transitorie emanate frattanto in base al Capitolato generale pei lavori pubblici di conto dello Stato, del 31 agosto 1870.

Si accenna poscia alla Commissione tecnica presso la Direzione generale delle strade ferrate, istituita col decreto ministriale del 27 luglio 1879, allo scopo di fare lo spoglio dei progetti tecnici di ferrovie comprese nella suddetta legge, già esistenti presso il Ministero ed anche in gran parte esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Essendo già stanziata nel bilancio di definitiva previsione pel 1879 la somma di L. 500,000 per lo iniziamento degli studii e progetti definitivi delle nuove linee, vennero con decreto ministeriale del 29 agosto 1879 stabilite apposite norme organiche pel servizio tecnico da impiantarsi, e con diversi provvedimenti istituiti i sin-

goli Ufficii di direzione per varie linee, destinandovi l'occorrente personale.

7. Accennate quindi diverse disposizioni contenute nelle circolari dirette ai Prefetti rispetto ai concorsi ed agli studii da intraprendersi dalle Provincie, si ricorda che, a completare le disposizioni intese a facilitare l'esecuzione della legge, specialmente circa lo studio delle linee, restava ancora da determinare per quali di esse potevano essere adottati, a senso dell'art. 16 della legge, *i sistemi più economici di costeuzione e di esercizio*, e quali potevano essere costruite *a binario ridotto*.

A tal uopo venne, con decreto ministeriale del 25 agosto 1879, istituita apposita Commissione, che presentò già la sua relazione sino dal 28 novembre: relazione che per la sua importanza fu resa di pubblica ragione, per cura del Ministero dei lavori pubblici, ed inserita nell'opuscolo: *Delle disposizioni e studii sulla esecuzione della legge* 29 *luglio* 1879.

Una speciale Sotto-Commissione ha poi studiato le economie che si possono adottare nella costruzione di alcune linee della tabella *A* (1ª. categoria), e tre altre Sotto-Commissioni studiarono le economie di esercizio per le linee delle tabelle *B* e *C* (2ª. e 3ª. categoria), nonchè di quelle della categoria 4ª, rispettivamente per la costruzione, l'armamento, il materiale mobile, e la quistione generale dell'esercizio.

La suddetta Commissione propose pure alcuni tipi economici di costruzione: cioè 3 a larghezza di binario normale, e due a larghezza di binario ridotto, stabilendo le forme e dimensioni della sezione trasversale, il sistema d'armamento, le pendenze massime, ecc. ecc.

Tali modalità economiche, dice la Relazione, vennero finora applicate a tutte le linee che furono poste allo studio, e rispettivamente secondo la classificazione proposta dalla suddetta Commissione; fuorchè in alcuni casi speciali, avuto riguardo alle condizioni delle linee medesime, ed anche per assecondare i desiderii deglinteressati.

8. Date poi agli Ufficii tecnici tutte le istruzioni possibili sul modo di eseguire gli studii loro affidati, si sollecitarono le operazioni di campagna; e quasi tutti gli Ufficii corrisposero alle raccomandazioni superiori, e col principio del 1880 cominciarono a mandare qualche progetto d'appalto di parziali tratti di linea.

Nei due mesi di gennaio e febbraio pervennero al Ministero più di 20 progetti, e fra questi i progetti di appalto pei primi tronchi delle linee di prima categoria; ma se non si potè tosto indire le aste e dar principio ai lavori, fu perchè a quell'epoca non era stato ancora approvato dalla Camera il bilancio di prima previsione pei lavori pubblici.

Si fece però eccezione per la linea Novara.Pino, per la quale urgeva di sollecitare l'incominciamento dei lavori stante il termine perentorio fissato dalla legge per la ultimazione della linea; e perciò l'appalto del 1° tronco fu indetto pel 5 marzo, e quello del 2° pel 28 aprile.

Approvato poi il bilancio di prima previsione, si provvide tosto alla pubblicazione delle aste pei 5 progetti di appalto già pronti, e così successivamente, man mano che pervennero approvati dal Consiglio di Stato.

Qui la Relazione enumera le linee poste allo studio ed espone lo stato dei progetti al 1° ottobre 1880, indicandone la lunghezza in chil. 248.235, per l'importo dei progetti in L. 37,486,414, ed a base d'asta di L. 22,757,599. Queste somme vengono a raggiungere quelle all'uopo stanziate nel bilancio.

Risultato, in vero, soddisfacente, considerati gl'importanti lavori preparatorii per la esecuzione della legge.

(*Continua*)

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 31 gennaio 1881.

In relazione al nostro numero del 2 febbraio p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 98, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 gennaio 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di gennaio
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione .... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta .... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	7,144.60	6,695.20	13,839.80
Strozzo .... »	6,149.40	6,123.40	12,272.80
Escavazione completa e continua .... »	4,950.00	5,092.00	10,042.00
Muratura della vôlta »	6,980.70	7,075.70	14,056.40
Id. del piedritto Est »	4,860.50	5,301.30	10,161.80
Id. del piedritto Ov. »	5,293.00	5,512.40	10,805.40
Acquedotto ultimato »	4,710.00	5,380.80	10,090.80
Galleria completa con acquedotto e nicchie .... »	4,710.00	5,007.80	9,717.80
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno .... N.	1,350	1,602	2,952
Id. massimo id. »	1,466	1,748	3,214
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	26,572,880	25,497,710	52,070,590

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di gennaio, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto genn.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	671.170	70
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.293.840	1,058.010	82
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,411.630	83
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	238.530	74
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	416.990	75
Totale	158.712	4.827.450	3,796.330	79
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	34.490	67
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	66.010	71
Airolo-Biasca	45.838	79.510	66.540	84
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	26.460	76
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	19.700	51
Totale	158.712	297.040	213.200	72

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	GALLERIA di direzione		STROZZO		VOLTA		PIEDRITTI (3)	
		Situazione alla fine di gennaio	p. 0/0	Situazione alla fine di gennaio	p. 0/0	Situazione alla fine di gennaio	p. 0/0	Situazione alla fine di gennaio	p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,485.50	—	—	5,083	93	3,908	76	8,635	86
Fluelen-Goeschenen	7,273.70	7,056 (2)	88	6,149	85	3,558	80	4,165	89
Airolo-Biasca	8,079.70	6,967 (2)	88	5,362	66	1,475	39	2,547	51
Giubiasco-Lugano	3,222.20	2,526	79	1,414	44	909	33	1,714	31
Totale	24,061.10	16,549	88	17,998	75	9,880	61	17,061	68

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen. — I lavori delle gallerie di questa sezione sono spinti alacremente, in modo che l'escavo completo potrà essere terminato al principio di marzo. Quanto alle murature, potranno esser compiute entro il maggio.

Fluelen-Göschenen. — La galleria elicoidale di Wattingen è stata perforata da un capo all'altro il 31 gennaio. La direzione e la livellazione delle due gallerie non presentarono, al momento del riscontro, che piccolissime divergenze.

Non restano che 172 m. di galleria da aprire nel tunnel di Pfaffensprung, il solo che non sia ancora interamente perforato in questa sezione. Verso la fine di gennaio, la roccia è ritornata durissima all'attacco interno (perforazione meccanica). Ai due attacchi, essa era secca alla fine del mese.

Airolo-Biasca. — Nel tunnel di Freggio, i lavori della galleria e dello strozzo fecero progressi soddisfacenti durante il mese; non così le murature, il cui avanzamento lascia sempre a desiderare.

All'imbocco superiore del tunnel di Piano-Tondo, le acque ed il gelo incagliarono i lavori di escavo; all'imbocco inferiore, il difettoso servizio di sgombero cagionò nuove perdite di tempo.

Nel tunnel di Travi si aperse verso la fine del mese, all'imbocco inferiore, una vena d'acqua da 15 a 20 litri al secondo.

Giubiasco-Lugano. — Nel tunnel del Ceneri, l'avanzamento della galleria di direzione ascese, dedotto il tempo perduto, a m. 5.93 al giorno. La roccia traversata è un gneiss micaceo schistoso, compatto e di durezza variabile. Lo scolo del Trodo essendo disceso, dopo il 26 gennaio, a 65 o 70 litri al secondo, si dovette, per supplire alla mancanza d'acqua motrice, mettere in opera due locomobili ausiliarie per assicurare il funzionamento dei compressori (V. le *Not. ferr. est.*) —

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di gennaio su ciascuna delle linee di accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del gennaio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	7,275,000	65
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	14,229,400	63
Airolo-Biasca............. »	23,254,700	13,739,600	59
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,438,900	1,277,000	52
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	3,624,100	46
Totale Fr.	67,063,600	40,145,100	60

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di gennaio risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen........ N.	566	797	1,363
Fluelen-Goeschenen........ »	1,312	409	1,721
Airolo-Biasca................ »	2,220	537	2,757
Cadenazzo-Pino............. »	»	378	378
Giubiasco-Lugano......... »	1,047	610	1,657
Totale N.	5,145	2,731	7,876

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che, essendo quasi ultimata la Relazione della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, fra pochi giorni verrà convocata in Roma la Commissione stessa, affinchè approvi il lavoro fatto dai relatori, ed acconsenta che tale rapporto venga presentato al Parlamento nel corso del mese di marzo, com'è prescritto dalla legge, giusta l'ultima proroga accordata dalla Camera.

Abbiamo a suo tempo annunciato che i periti incaricati dal Governo italiano e dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, della compilazione dell'inventario e della perizia, previsti dall'art. 11 della Convenzione di Basilea, di tutti gli approvvigionamenti pei Servizii della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia (ing. cav. Sorba

pel Governo italiano, ed ing. cav. Porra per la Società austriaca), non essendosi accordati sui prezzi fissati per varii dei materiali di approvvigionamento, avevano di comune consenso nominato a terzo perito l'ing. cav. Ottavio Moreno, Direttore delle Officine di Savigliano, il quale aveva accettato l'incarico e doveva giudicare inappellabilmente.

Il perito sociale aveva ridotto la cifra di lire 18,648,728.17, risultante dagli inventarii della Società, a L. 16,859,617.35; il perito governativo proponeva invece L. 13,094,134.89.

Ora l'ing. Moreno ha compiuto e rassegnato il suo giudizio, fissando la somma spettante alla Società in L. 15,081,802.89, cioè di L. 3,566,925.28 minore di quella portata dagl' inventarii primitivi, e di lire 1,777,814.46 pure minore di quella ridotta dal perito sociale; ma di L. 1,987,668 superiore a quella proposta dal perito governativo.

La Società della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani ha fatto istanza al Governo per essere ammessa a far parte, colla propria linea, del servizio cumulativo ferroviario marittimo, nel quale sarebbe specialmente interessata, dacchè parecchie Stazioni della suddetta linea sono situate lungo il mare. La Società chiederebbe quindi che un suo rappresentante intervenisse alle riunioni, che avranno luogo quanto prima fra i rappresentanti delle altre Amministrazioni ferroviarie e di quelle marittime per concretare le basi del preindicato servizio cumulativo.

Ci scrivono da Sassari che il 3 corr. venne effettuata la visita di ricognizione sul tronco di ferrovia da Monti a Terranova con esito favorevole. L'apertura di questo tronco al pubblico servizio potrà quindi aver luogo, come ne fece richiesta la Società di quelle ferrovie, il giorno 15 prossimo.

Senza derogare in massima alle prescrizioni dell'articolo 10 del regolamento sui contratti, il Consiglio d'amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia si è riservato, sopra proposta della Direzione dell'esercizio, e pei singoli casi speciali giustificati dalla natura delle forniture e dalla qualità delle Ditte chiamate alle gare, o per altre circostanze eccezionali, di ammettere nei Capitolati relativi che, in luogo del deposito, così di gara come di cauzione, si riceva un avallo, od anche si esoneri dalla prestazione del deposito stesso.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha aggiudicato la fornitura delle molle di sospensione, di trazione ed a spira pei 500 carri ultimamente deliberati, ripartitamente alle Ditte Société de Firminy e Bochumer Verein; e la fornitura degli assi alla Ditta Krupp.

L'Amministrazione medesima ha deliberato la costruzione dei 20 bagagliai, su cui erasi riservata come annunciammo nel precedente numero, alla Società Veneta di costruzioni in Padova.

Lo Stabilimento nazionale di Pietrarsa, trovandosi sovraccarico di lavoro e temendo di non poter soddisfare a tempo tutte le assunte costruzioni di carri per le Ferrovie dell'Alta Italia, ha chiesto ed ottenuto da quest'Amministrazione di cederne una parte alla Ditta Galopin Süe di Savona, e precisamente 100 carri scoperti e 50 coperti per la dotazione della linea Novara-Pino.

Per le suddette ragioni chiese ed ottenne pure di cedere alla Ditta Diatto di Torino la costruzione di altri 50 carri scoperti per la linea medesima.

Agli operaj che si recheranno alla Esposizione Nazionale di Milano verrà concessa la riduzione sui prezzi di trasporto: del 50 p. 0|0 sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Calabro-Sicule, e del 30 p. 0|0 sulle linee Meridionali.

Continuano le istanze alla Società delle Meridionali ed al Ministero per l'attuazione del servizio merci a piccola velocità sui tronchi della linea di Potenza da Romagnano a Grassano. Sappiamo che la Società esercente non è aliena dall'accondiscendere a tale richiesta, ma fin qui vi fu ritenuta dalla deficienza di materiale, che si ha sulle linee Calabresi: deficienza che si farebbe maggiormente sentire coll'attuazione del suddetto servizio su tutta la linea Eboli-Potenza-Metaponto.

Ci consta che la Società delle Strade ferrate Romane ha studiato e proposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una modificazione alle tariffe vigenti per quanto concerne i trasporti di fieno e di altri foraggi, allo scopo che sia stabilita una diversità nel prezzo unitario, a seconda che le balle di dette qualità di foraggi siano pesanti più o meno di 200 chilogrammi per metro cubo. Una tale modificazione fu studiata per soddisfare alle istanze di taluni fornitori di grosse partite di fieno dell'Agro Romano, i quali, affinchè ogni vagone potesse contenere almeno un peso di 6 tonnellate, hanno dovuto sopportare delle spese abbastanza rilevanti per munirsi di macchine speciali atte alla pressione delle balle di foraggio. Potendo così la Società ferroviaria meglio utilizzare il materiale che non nei trasporti di fieno pressato a mano (il cui carico per carro oltrepassa di poco le 4 tonnellate), ci pare sia equo lo stabilire una diversità di trattamento nei prezzi di trasporto, a seconda che, per le modalità del carico, viene ad essere più economicamente impiegato il materiale.

La Deputazione provinciale di Palermo, con deliberazioni del 26 febbraio e 5 corr., ha provveduto in modo definitivo alla costituzione del Consorzio tra la Provincia ed i Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Palermo-Corleone, secondo il disposto dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie.

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879 N. 5002:

28 *febbraio.* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Adria-Loreo, della linea Adria-Chioggia. Non venne presentata alcuna offerta di ribasso, e perciò l'appalto venne definitivamente deliberato al sig. Ost

Belluno (deliberatario provvisorio) per la somma di L. 233,232.37, ossia col ribasso complessivo sulla somma di appalto; del 37.77 p. 0|0.

5 *marzo.* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Gozzano-Orta, della linea Gozzano-Domodossola. — Deliberato al sig. Visconti Marco, con un ulteriore ribasso dell'11 p. 0|0 sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L, 819,918.30. Il ribasso complessivo sulla somma di appalto risulta quindi del 26.27 p. 0|0.

><

Ecco i dati tecnici che nel nostro numero precedente ci siamo riservati di far conoscere intorno ai due progetti di appalto testè presentati al Ministero dei lavori pubblici, cioè: da Bagnara a Palmi (linea Reggio-Castrocucco) e da Robbio a Vercelli (linea Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni).

1° *Tronco Bagnara-Palmi.* — Questo tronco ha la lunghezza di m. 9,239, ed il suo importo totale è preventivato in L. 6,399,940, delle quali L. 5,823,670 rappresentano l'ammontare dei lavori da appaltare, e L. 576,270 le spese per opere fuori appalto, cioè: armamento della via, materiale fisso, espropriazioni ed imprevisti.

Ritenuto l'importo totale in L. 6,400,000 circa, il costo medio chilometrico risulta di L. 692,000.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuazione delle comunicazioni attraverso la ferrovia, sono da costruirsi n. 29 manufatti così ripartiti: N. 11 ponticelli fino a 2 m. di luce, 4 id. da 2 a 4 m., 1 id. di 10 m.; 5 ponti di luce superiore a 10 m., dei quali uno in ferro; e 2 viadotti, della lunghezza complessiva di 190 m.

Di gallerie ne sono previste 16, della complessiva lunghezza di m. 4,660, delle quali la maggiore misura m. 1,120.

Sono da eseguirsi due Stazioni con tutti i fabbricati necessarii per l'esercizio (una a Bagnara e l'altra a Palmi); 8 case cantoniere doppie e due semplici.

La lunghezza del tronco, per rispetto all'altimetria, è così suddivisa: orizzontali m. 2,220; pendenze del 12, m. 520; pendenze del 12.60, m. 3,560; pendenze del 15, m. 2,940; e per rispetto alla planimetria, la lunghezza medesima è ripartita come segue: Rettilinei m. 3,410; curve di 350 m. di raggio, m. 720; id. 400, m. 920; id. 450, m. 420: id. 500, m. 1,480; id. 600, m. 200; id. 700, m. 240; id. 800. m. 600; id. 1000, m. 850.

2° *Tronco Robbio-Vercelli.* — L'importo dei lavori da appaltare per questo tronco, della lunghezza di m. 13,140, è previsto in L. 1,055,000. Per le espropriazioni, la provvista del materiale d'armamento e di quello fisso, è preventivata altra somma di L. 525,000, per cui l'importo totale del tronco risulta di L. 1,580,000, corrispondente ad un costo medio chilometrico di L 116,000. Fra i lavori da eseguire è compreso anche l'ampliamento della Stazione di Vercelli per la somma di L. 55,200.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da 4 rettifili e da 4 curve, i primi dello sviluppo di m. 12,000, le seconde di m. 1,040. Il raggio minimo delle curve è limitato a 330 m.

L'andamento altimetrico è ripartito come segue: Orizzontali m. 4,280, ascese m. 5,210, discese m. 3,650. La pendenza massima è quella del 10 0|00.

Per l'attraversamento e la regolarizzazione dei corsi onde mantenere l'irrigazione dei fondi ed il loro scolo, nonchè per la continuità delle comunicazioni attraverso la ferrovia, sono preventivati da eseguirsi i manufatti seguenti: n. 225 acquedotti da m. 0.40 a m. 2; 15 id. da m. 2 a m. 4; 5 id. da m. 4 a m. 6; 4 id. da m. 6 a m. 10.

Oltre a questi, altri manufatti sono da costruirsi fuori linea, cioè: n. 32 acquedotti di m. 0.30; 1 id. di m. 2; 1 id. di m. 3.50.

Le altre opere previste sono le seguenti: n. 11 case cantoniere semplici, 1 casa cantoniera doppia, 4 garette, 25 passaggi a livello, 1 Stazione a Palestro, 1 fermata per Vinaglio e Torrione.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari di ferrovie:

Ha ritenuto che non possa essere accolto il ricorso presentato a S. M. dal Comune di Ronciglione contro alla disposizione ministeriale relativa alla costruzione del ponte sul fiume Platano, progettato per servire, così all'uso della ferrovia di Potenza, come a quello della strada comunale da Balvano alla nazionale sotto Buccino;

Ha riservato il proprio parere sopra un progetto di transazione fra l'Amministrazione governativa e certi Toscano per danni da questi sofferti in causa della costruzione del tronco da Buffaloria alla Macchia della Tavola, della diramazione ferroviaria dall'Ionio a Cosenza;

Ha avvisato che possa essere approvato lo stabilimento di una fermata a Buonfornello, della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 febbraio al 5 marzo corrente.

I più importanti progetti approvati furono i seguenti:

Progetto di appalto per la costruzione (movimenti di terra ed opere d'arte in muratura) del tronco Biadene-Signoressa, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Progetto per ricostruzione di un tratto pericolante della galleria muraria detta del *diroccamento*, nel tronco da Bormio al confine Austro-Ungarico, della strada nazionale dello Stelvio, in provincia di Sondrio;

Progetto per costruzione di un ponte in muratura sul torrente alla Mola di Morino, nel 1° tronco della strada nazionale marsicana, in provincia di Aquila.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo avere nella sua seduta del 3 corrente trattato varii affari di interna amministrazione, prendeva le deliberazioni seguenti:

1. Approvava il Regolamento per il rinnuovo del foglio di cuponi alle Obbligazioni della già Centrale Toscana e Asciano-Grosseto;

2. Deliberava doversi assoggettare alle formalità e tasse stabilite pei depositi a custodia, quelle partite di titoli presentati pel cambio del foglio dei cuponi, che non fossero state ritirate dai presentatori dopo 15 giorni da quello indicato pel ritiro nel relativo foglio di riscontro;

3. Approvava la vendita di un piccolo appezzamento di terreno presso la Stazione di Orvieto;

4. Approvava un progetto di transazione delle questioni vertenti col sig. marchese Berardi, in dipendenza di varie concessioni della cessata Amministrazione pontificia;

5. Approvava i seguenti lavori:

a) la sistemazione del servizio merci alla Stazione di Spoleto;

b) le opere di restauro di alcuni locali del fab-

bricato viaggiatori alla Stazione centrale di Napoli;

c) il ricarico di ghiaia sulla linea Laura-Avellino;

d) un nuovo fondo di L. 50,000 per completare la chiusura della via.

6. Approvava l'acquisto di 6 nuove locomotive da viaggiatori, e di 6 da merci;

7. Approvava l'acquisto di lamiere di ferro e di cartoncini da biglietti:

8. Deliberava l'apertura di un'asta per chilg. 100,000 di petrolio;

9. Aggiudicava la fornitura delle tonn. 28,000 di carbone in pani, in seguito all'asta pubblica ultimamente aperta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge per le nuove costruzioni ferroviarie. — Nella tornata del 7 corr. della Camera dei deputati, l'on. Ministro dei lavori pubblici ripresentò la legge per modificazioni a quella del 1879 selle nuove costruzioni ferroviarie, in seguito alle variazioni introdottevi dal Senato, come già accennammo.

Modificazioni agli stanziamenti dei bilanci per le nuove costruzioni ferroviarie. — Nella seduta di ieri, lo stesso on. Ministro presentò alla Camera il già annunciato progetto di legge per modificare gli stanziamenti fissati nei bilanci a tenore della legge per le nuove costruzioni. Appena ne avremo più precisi ragguagli, ci affretteremo a comunicarli ai nostri lettori.

Ferrovia Genova-Alessandria per le valli di Stura ed Orba — Il Consiglio provinciale di Genova, nella seduta del 4 corr., prese a discutere la questione della ferrovia da Genova ad Alessandria per le valli dello Stura e dell'Orba, in relazione alla richiesta del Ministero dei lavori pubblici, accennata nel nostro numero del 23 febbraio p. p., e sulla quale la Deputazione provinciale non credette di prendere alcuna deliberazione, ma volle sottoporla al Consiglio provinciale pel suo autorevole voto.

Il relatore cons. *Brusco* osserva che nella deliberazione chiesta dall'on. Ministro alla rappresentanza provinciale si debbono aver di mira due principali obbiettivi, cioè: 1°. di non pregiudicare la questione della succursale dei Giovi, per cui già questo Consiglio si era ripetutamente dichiarato sul tracciato che dovrebbe seguire, che sarebbe quello che dal porto di Genova andasse a congiungersi coll'attuale ferrovia fra Busalla e Serravalle; 2°. che non si avessero ad impegnare le finanze della Provincia per una nuova linea ferroviaria, in proporzioni sorverchiamente onerose;

Che qnesti due obbiettivi sarebbero abbastanza salvaguardati nella deliberazione che ora dovrebbe prendere il Consiglio, perchè la nuova ferrovia, di cui si chiedeva la costruzione, era classificata di 4ª categoria, sia nella domanda del richiedente cav. Domenico Bellisomi, sia nella nota del Ministro; e quindi era escluso che potesse essere considerata come la succursale dei Giovi, inscritta nella tabella B della legge 29 luglio 1879.

Quanto poi alla questione finanziaria, questa doveva riservarsi, non essendo ancora precisate le domande di chi aveva fatta la richiesta di concessione.

Conchiudeva quindi il relatore, proponendo la seguente risoluzione:

« Il Consiglio delibera: Che, ferme rimanendo le precedenti deliberazioni in ordine alla scelta della succursale dei Giovi, e confermando le stesse, specialmente quelle del 6 e del 17 novembre 1879, e dell'agosto 1880;

« Riconosce l'utilità, sia per il commercio interno e locale, che per le importanti produzioni ed industrie delle valli dello Stura e dell'Orba, come per l'intera provincia, della nuova comnnicazione ferroviaria, che congiungerebbe Alessandria a Genova, passando per Ovada e Masone, e che, quale ferrovia secondaria e di quarta categoria, e perciò contemplata dagli articoli 10 e 17 della legge 29 luglio 1879, il sig. cav. Domenico Bellisoni chiederebbe al Governo la concessione di costrurre ed esercitare;

« Unisce quindi i suoi voti a quelli delle altre Provincie interessate, onde voglia il Governo, nei modi, tempi e condizioni che troverà opportuni, accogliere la domanda del cav. Bellisomi e provvedere così alla soddisfazione di questi importanti interessi e alla costruzione della nuova linea ferroviaria;

« Riserva ogni deliberazione a riguardo della quota di concorso nella spesa di questa ferrovia, che potesse essere a suo carico per gli articoli 10 e 11 della detta legge, finchè il Governo abbia a sua volta deliberato e provvisto sulla domanda stessa, ed al Consiglio provinciale siano dal Ministro comunicati il progetto e l'importo della spesa relativa ».

Il cons. Boccardo, prendendo la parola sulle conclusioni della relazione, è ben lieto di unirsi ai concetti che la ispirarono; i quali, mentre hanno per iscopo di garantire le prese deliberazioni riguardo alla succursale dei Giovi, nonchè l'interesse della Provincia per il concorso alla spesa, danno però una soddisfazione ad antichi e riconosciuti bisogni economici ed industriali delle valli dello Stura e dell'Orba, con la progettata costruzione della nuova linea ferroviaria.

Egli la combatteva soltanto quando si voleva dare alla stessa un obbiettivo che non aveva, cioè di essere una succursale dei Giovi che rispondesse alla necessità degli scambi internazionali, ed un valico transappennino che assicurasse la stabilità e lo sviluppo del commercio italiano fra il porto di Genova, la Svizzera e la Germania, per il S. Gottardo e per il Brennero. Eliminato questo pericolo, e tutelato pure l'interesse finanziario della Provincia, egli dava volentieri il suo voto alle proposte della Deputazione provinciale, proponendo però il seguente ordine del giorno;

« Approvando le conclusioni del relatore, il Consiglio dichiara che subordina la determinazione della quota di concorso nella spesa alla condizione che venga prima dal Governo provveduto alla scelta del tracciato per la succursale dei Giovi, ed alla condizione che sia determinata la spesa ».

Il relatore Brusco, a nome della Deputazione, dichiara di accettare l'ordine del giorno Boccardo, che viene dal Consiglio votato alla unanimità insieme alle proposte della Deputazione medesima, e con le aggiunte fattevi dai cons. Bustieca, Peirano e Paita, colle quali sono riservate le modaiità e l'importo della quota di concorso della Provincia nella spesa di costruzione ed armamento di detta ferrovia.

Tramway Torino-Moncalieri-Poirino. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 4 corr., discusse sul sussidio, proposto dalla Giunta in L. 9000, per il prolungamento del *tramway* Torino-Moncalieri sino a Poirino.

Compans vorrebbe si sospendesse ogni deliberazione, potendosi avere domande più vantaggiose.

Sambuy dice esser evidente l'interesse dell'apertura di un *tramway* fra Torino e le Langhe, prolungando quello da Moncalieri a Cambiano e Poirino.

Il Comitato promotore dovette obbligarsi ad un sussidio a fondo perduto di L. 35,000, domandato dalla Società belga. Nella deliberazione della Giunta si mostra la convenienza di accordare il sussidio. Gli altri Comuni non deliberarono i sussidii chiesti, sicchè mancherebbero 4000 lire per il compimento del *tramway*. Il consigliere Sambuy propone quindi che il sussidio da L. 9000 sia portato a 10,000, lasciando a Poirino il carico delle altre 3000 lire.

Benintendi crede che la Società belga abbia l'interesse di costruire il *tramway* anche senza sussidio.

Sambuy ha l'assicurazione della Direzione della Società belga, che non costruirà la nuova linea senza il sussidio.

Dopo breve discussione tra Compans e Sambuy, *Rossi* dichiara di accettare la proposta della Giunta, a patto che i lavori s'incomincino fra un mese; e presenta analogo emendamento.

Barbaroux nota che la Società belga deve dare l'opera terminata sei mesi dopo l'accordata concessione.

Si mette ai voti la concessione del *tramway* Torino-Moncalieri-Poirino, a condizione che la linea sia compiuta a tutto agosto p. v.

La concessione è votata all'unanimità.

Si mette ai voti l'emendamento Sambuy, secondo cui il sussidio sarebbe di L. 10,000.

L'emendamento è respinto da 23 voti contro 22.

Il sussidio resta quindi fissato in L. 9000.

Tramway Torino-Carignano. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 24 febbraio p. p., autorizzò, per quanto interessa la Provincia, l'ing. Bonelli, rappresentante del sig. Coumont, concessionario del *tramway* a vapore Torino-Carmagnola e Carignano-Lombriasco, ad intraprendere i lavori di costruzione sulla strada provinciale Torino-Carmagnola.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Il Consiglio provinciale di Cuneo deliberò il 7 corr. l'aumento del decimo per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, con rinuncia al diritto di rivalsa verso i Comuni su tutte le quote del concorso.

Ferrovia Fossano-Mondovì — Il suddetto Consiglio provinciale votò quindi un sussidio di lire 300,000 per una linea economica tra Fossano e Mondovì.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Pisa. — La Commissione per le *tramvie* provinciali, che il 5 corr. tenne seduta a Pisa, coll'intervento dei rappresentanti del Comune di Calci ed il rappresentante della Società che ha chiesto la concessione, ha fissato un completo accordo su tutte le questioni che si agitavano intorno a questa importante concessione.

Sarebbesi, infatti, stabilito di accordare la concessione di una tramvia a vapore sulla via Fiorentina da Pisa a Pontedera, la quale dovrebbe avere un raccordamento colla Stazione ferroviaria di Navacchio, e possibilmente anco con quella di Pisa.

I concessionarii dovrebbero inoltre obbligarsi a costruire ed esercitare una ferrovia da Calci a Navacchio; ed ove questo non fosse possibile, una tramvia a vapore.

La tramvia da Pisa a Pontedera dovrebbe essere costruita ed esercitata senza alcun sussidio, ed anzi con l'onere ai concessionarii di eseguire a loro spese il rettifilo della salita di Riglione, secondo il progetto già redatto dall'Ufficio tecnico provinciale, e tutte le opere necessarie, comprese le due Stazioni di Pisa e di Pontedera.

La Stazione esterna di Pisa dovrebbe essere situata fuori la Porta a Mare, in vicinanza del fosso dei navicelli. I concessionarii si proporrebbero inoltre di ottenere dal Comune di Pisa di poter costruire un braccio entro la cinta, fino nelle vicinanze del Palazzo comunale.

Per la ferrovia Calci-Navacchio verrebbe accordato un sussidio di 200 mila lire, delle quali 120 mila dalla Provincia e 80 mila dal Comune di Calci.

Nel caso che non si potesse ottenere la concessione della ferrovia di IV classe per il tratto medesimo, e vi si dovesse invece costruire una tramvia, il sussidio si limiterebbe alla riduzione del corpo stradale, a pendenze non superiori al 2.80 per cento e curve di un raggio inferiore agli 80 metri. Le spese della riduzione dovrebbero essere sopportate dalla Provincia per tre quinti e dal Comune di Calci per il rimanente.

I lavori della tramvia Pisa-Pontedera dovrebbero aver principio entro sei mesi dalla data della concessione.

Entro un anno dovrebbero aver principio quelli della tramvia Calci-Navacchio, se entro questo termine non si fosse ottenuta la concessione di una ferrovia di quarta categoria.

La tariffa per il trasporto dei passeggieri sarebbe fissata in lire 0,07 a chilometro per la 1ª classe, ed in lire 0,04 per la seconda. Quella per le merci sarebbe da stabilirsi.

Il Consiglio provinciale sarà convocato nelle prossime vacanze pasquali per discutere la relazione della Commissione e deliberare in proposito.

Tramways di Bologna. — Si ha da Bologna, 4, che la Società dei *tramways* incomincierà fra breve i lavori della linea, che dalla Piazza condurrà alla Porta di Saragozza. Ieri venivano dagli ingegneri tracciate le linee delle ruotaie dalla Piazza all'imboccatura di via D'Azeglio.

Tramways di Modena — Si ha da Modena, 6, che quella Deputazione provinciale ha stipulato un contratto di concessione col sig. Archieri, direttore dei *tramway* di Bologna, per la costruzione di un *tramway* Modena-Vignola. Tale linea dovrà essere costruita entro dieci mesi.

Tramways di Brescia — Il 1º corr. venne firmata fra la Giunta municipale di Brescia e la Società belga per i *tramways* una Convenzione, con la quale la Giunta accorda alla Società la concessione per la costruzione del *tram* lungo la strada di circonvallazione, e la Società si obbliga ad entrare nella città e far capo con le proprie linee alla piazza del Duomo, con uno di questi due progetti:

Da porta S. Alessandro per via Solferino, S. Martino, Dosso, Biblioteca e Broletto, col *tram* a trazione a vapore;

Da porta S. Nazzaro pel corso Vittorio Emanuele, Corso Palestro, Corso del Teatro, Dosso e via Broletto, con trazione a cavalli.

Al Consiglio comunale è riservata la scelta fra questi due progetti.

La Società Belga inoltre, a quanto si assicura, sarebbe disposta ad esercitare la linea interna, costruita sulla base del secondo progetto (a cavalli), anche con trazione a vapore, qualora la Giunta, riconosciuta la necessità, temporanea o permanente, di tale modificazione, prenda con la Compagnia gli opportuni accordi.

La Compagnia si è inoltre vincolata a costruire il tronco dalla piazza del Duomo a Porta Venezia, quando però essa non possa dimostrare che la linea interna è esercitata in perdita.

— La costruzione del tronco per Orzinuovi è arrivata ora al diciottesimo chilometro. Ora sono cominciati i lavori per allacciare la linea alla Stazione. Prima della fine di marzo, tutta la linea sarà compiuta; ed è presumibile che al più tardi per il primo di maggio potrà esserne fatta l'inaugurazione.

Trasporti ferroviarii internazionali. — L'Associazione commerciale di Firenze, sulla proposta del socio comm. avvocato F. Carotti, si è fatta promotrice di una pubblica Conferenza intorno alla Convenzione internazionale per i trasporti di merci per ferrovia progettata a Berna.

Fattesi dal presidente dell'Associazione le opportune premure ai competenti Ministeri di grazia e giustizia e dei culti, dei lavori pubblici e d'industria e commercio, come pure alle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane, nonchè alla Camera di commercio di Firenze, perchè si facessero rappresentare da speciali delegati, si ebbero dagli uni le più lusinghiere manifestazioni e da altri le desiderate adesioni.

È pure un fatto importantissimo l'intervento del signor De Seigneux, membro del Gran Consiglio di Ginevra, uno dei due egregi promotori del Congresso di Berna; così la Conferenza, promossa dall'Associazione commerciale, viene non solo ad acquistare la vagheggiata importanza, ma ad avere altresì un carattere per così dire internazionale.

La suddetta Conferenza doveva aver luogo domenica scorsa nella sala del Circolo Filologico (Palazzo Ferroni, via Tornabuoni), stata gentilmente concessa.

Ecco l'ordine del giorno:

1. Comunicazioni della Presidenza;
2. Brevi cenni del signor avv. F. Carotti sull'origine e sullo scopo della Conferenza;
3. Relazione del signor avv. G. De Seigneux sul progetto di Berna;
4. Discussione sopra le seguenti questioni:
   a) Obbligatorietà di trasporto (art. 5 del progetto).
   b) Lettera di vettura — *duplicato* — (art. 8 idem).
   c) Intermediarii (art. 10 idem).
   d) Facoltà di disporre della merce (art. 15 idem).
   e) Basi per stabilire l'indennità (art. 34 e 35 idem).

f) Termine nei casi di reclamo — prescrizione dell'azione (art. 44 idem).

Nota. — Potevano essere ammesse alla discussione quelle altre proposte che fossero state deposte sul banco della Presidenza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Tic.* ha pubblicato il seguente prospetto del progresso dei lavori al tunnel del Ceneri nel mese di febbraio:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse . m.	111	23	134
Allargamento in calotta . . . »	94	49	143
Strozzo . . . . »	57	46	103
Piedritti . . . »	—	41	41
Vôlta . . . . »	—	—	—

Progresso totale dei lavori nei tunnels:

Denominazione del tunnel	Lunghezza	Galleria di direz.	Allarg. in calotta	Strozzo	Piedr.	Vôlta	
La Costa . . »	63	63	63	63	8	24	(1)
Precassino . »	399	342	342	309	141	78	(2)
Meggiagra . »	101	101	101	101	61	35	(3)
Montecenere »	1673	1458	1095	652	303	250	(4)
Molincero . . »	65	23	15	14	—	—	(5)
Massagno . . »	924	752	647	525	495	606	(6)
Totale m.	3225	2739	2263	1664	1008	993	

(1) Traforato.
(2) Mancano 57 metri al traforo.
(3) Traforato.
(4) Mancano 215 metri al traforo.
(5) » 42 » »
(6) » 172 » »

I risultati ottenuti nel mese scorso pel tunnel del Ceneri sarebbero stati ancora migliori, se l'acqua del Trodo, che mette in movimento i compressori, in pochi giorni ed in causa del gelo, non fosse quasi diminuita della metà. Si dovette supplire con due locomobili, senza le quali probabilmente si sarebbe dovuto sospendere la perforazione meccanica, e così ritardare di molto il rraforo, il quale, se altri inconvenienti non succedono, si effettuerà nella seconda metà di aprile prossimo.

I lavori all'aperto progredirono qualche cosa più del mese scorso; ma sono ancora lungi d'essere arrivati al loro massimo d'intensità, cui speriamo veder raggiunto allo spiegarsi della primavera.

Ferrovie austro-bulgaro-serbe-turche. — Il 1° marzo, come fu annunziato dal telegrafo, si è radunata a Vienna la Commissione internazionale destinata ad assicurare l'esecuzione dell'articolo 10, e rispettivamente dell'art. 38 del trattato di Berlino.

Colle citate disposizioni, l'Europa ha imposto al principato di Bulgaria l'obbligo di condurre a fine la costruzione della ferrovia Belowa-Nisch, che spettava prima alla Turchia, e di concludere a questo scopo le Convenzioni necessarie coi tre altri Stati cointeressati, cioè la Serbia, la Turchia e l'Austria-Ungheria.

Il Ministro degli affari esteri bulgaro sig. Stoitscheff si è recato quindi a Vienna a rappresentare il suo paese alla Conferenza. Il delegato dell'Austria-Ungheria è il capo-divisione Von Kallay (che presiede la Conferenza), al quale fu aggiunto il conte Khevenhüller, agente diplomatico dell'Austria-Ungheria a Sofia. La Turchia e la Serbia sono rappresentate dai loro inviati a Vienna, Edhem pascià e Cristich.

Le ferrovie, di cui si tratta di assicurare la costruzione in via internazionale, sono: per la Turchia, la linea di allacciamento da Vranga (stazione di confine serbo verso l'Albania) fino ad un punto della ferrovia Salonicco-Mitrovitza, punto che rimane ancora da fissare, tra Mitrovitza ed Uskub; inoltre il compimento della ferrovia della Rumelia orientale fino alla frontiera della Bulgaria a Han Likiöi. Questa linea non va oggi nella direzione nord-ovest che da Filippopoli a Belowa (Sarembey); per la Bulgaria, una linea Perot (Zaribrod), Sofia, Han Likiöi, cioè attraversando dal nord-ovest al sud-est la parte del principato compresa tra la Serbia e la Rumelia orientale; per la Serbia l'allacciamento delle linee, il cui tracciato è già approvato, cioè Nisch-Vranga e Nisch-Perot colle reti turca e bulgare.

Quanto alle questioni di ferrovia da regolare tra la Serbia e l'Austria-Ungheria, l'accordo di principio è già fatto col trattato speciale del 4 marzo 1880. La Convenzione da stabilire conterrà dunque gli accordi già conclusi dalla Porta colla Serbia e la Bulgaria e dalla Bulgaria colla Porta e la Serbia, e si riferirà a quelli che sono già stati presi tra l'Austria e la Serbia.

Nella seduta del 1° marzo, il signor Kallay ha sottoposto alla Conferenza un progetto di Convenzione, elaborato dall'Austria, e che servirà di base ai negoziati. I membri della Conferenza hanno ricevuto il progetto *ad referendum*. La seconda adunanza doveva aver luogo il 7 corrente.

Ferrovie russe. — Scrivesi da Pietroburgo, 14 febbraio, al *Journal des Débats*:

Le nuove ferrovie, di cui fu decisa la costruzione in Russia, occupano in questo momento il Governo. Nessuna concessione è stata accordata da cinque anni. La guerra e le difficoltà finanziarie, che ne furono il risultato, hanno arrestato lo sviluppo della rete, che doveva unire tra esse le diverse parti dell'Impero. La Russia possiede ora, in esercizio, 23,000 chilometri di ferrovie: il doppio basterebbe appena ai bisogni del commercio ed alle necessità sociali e industriali del paese. Tutte le forme di concessione e tutti i modi di costruzione sono stati, alla loro volta, tentati da noi, ma si è andati di disillusione in disillusione. Sul principio, lo Stato fu il costruttore, e le linee da esso costrutte diventarono enormemente care (da cinque a seicento mila franchi per chilometro), e l'esercizio lasciava molto a desiderare. Si risolvette allora di abbandonare il sistema di costruzione per conto dello Stato, di vendere tutte le linee appartenenti al Governo, e di ricorrere all'industria privata per la costruzione di nuove ferrovie. Il favore, l'intrigo, le influenze di cui si disponeva alla Corte, ebbero spesso una gran parte nelle concessioni date ai privati: in questi contratti l'interesse dello Stato era quello di cui meno occupavasi. Molti tronchi inutili furono così ottenuti ad onta del buon senso. Sonvi linee accordate dietro garanzie, ed altre senza garanzie del Governo. Nulla, per esempio, costava così caro allo Stato delle Società che si formavano per costruirli a prezzi bassissimi: esse trovavano sempre il mezzo per farsi accordare delle sovvenzioni, che compensavano il basso prezzo d'acquisto. Insomma, sopra 40 Compagnie, tra le quali si suddivide la nostra rete ferroviaria, non ve ne sono che cinque in Russia ed una in Polonia, che siano fiorenti e non abbiano d'uopo d'alcun appoggio del Governo; le altre non vivono che a spese del bilancio dello Stato.

Le linee Mosca-Pietroburgo, Mosca-Riazan, Riazan-Kosloff, Mosca-Kursk, Kursk-Ktef rendono dal 6 0[0 al 21 0[0 di ricavo netto. Il traffico su questi punti è pure importante quanto quello sulle grandi linee di Francia: quanto al benessere dei viaggiatori, esso supera molto il *comfort* che si ha nei vagoni francesi. Una nota curiosa fatta a proposito di queste linee fruttifere è questa, che vi manca l'elemento ebreo. Non saprei dire se ciò è l'effetto del caso, o se si deve attribuire ad una maniera più disinteressata di comprendere gli interessi degli azionisti.

Ora il Governo è tornato al sistema di costruire per proprio conto: esso sta per cominciare la linea d'Ekaterinenburg a Tumen, testa della grande linea di Siberia, e quella di Ekaterinenslow, che deve unire il Dnieper alle miniere di carbone fossile del Mezzogiorno. Il Comitato incaricato di dirigere le costruzioni sarà composto d'ingegneri nominati dal Ministro dei lavori pubblici e dai delegati del Ministro

delle finanze. Lo Stato si procurerà le risorse necessarie col mezzo d'imprestiti contratti all'estero: esso spera pure di evitare la piaga di concessionarii israeliti. Nel Regno di Polonia sarà mantenuto il sistema delle concessioni. Per la linea da Dambrova a Ivangrod, linea in parte strategica e in parte industriale, si sono presentate 18 Compagnie. Quella invece che ha più probabilità di riescire è composta di grandi proprietarii polacchi. I Wielopolski, gli Zamoiski figurano in questa lista. Non si vorrebbe aver l'aria di respingere l'occasione di attrarre l'aristocrazia polacca; ma si teme, d'altra parte, d'essere vittima di qualche inganno e di non aver a che fare che con dei prestanomi.

Ferrovie portoghesi. — Abbiamo già annunciato che il Ministro della marina e delle colonie ha presentato alle Cortes un progetto di legge relativo alla costruzione della ferrovia da Loanda ad Ambaca, della lunghezza di 350 chil., nella provincia d'Angola. Questa provincia, colonia portoghese in Africa, è delle più ricche e delle più fertili; ma il commercio è nullo e l'agricoltura rilassata, per la mancanza assoluta di vie di comunicazione.

Ora la progettata ferrovia collegherebbe il Bingo ed il Quanza, ed attirerebbe verso Loanda il commercio e la produzione d'una gran parte delle pianure del Cassango e d'altre regioni, che attualmente sono diretti verso i porti liberi del Nord. D'altra parte, il transito per la colonia portoghese sarebbe preferibile a quello pei paesi governati dai negri.

I principali vantaggi accordati al concessionario della detta linea sarebbero: 1° una garanzia del 6 0[0 sul capitale di costruzione, sotto riserva che il costo chilometrico non superi i 110,000 fr.; 2° concessione a titolo gratuito dei terreni cadenti sul tracciato della ferrovia e delle sue dipendenze, e proprietà dei legnami da costruzione che si trovano su quei terreni; 3° concessione d'una zona di 500 metri da ogni lato della strada, e diritto assoluto riservato al concessionario di tagliare, anche fuori delle dette zone, e senz'autorizzazione del Governo, i legnami necessarii alla costruzione ed all'armamento della linea.

Le somme necessarie al pagamento della garanzia d'interesse saranno prelevate sui prodotti delle dogane della provincia d'Angola; in caso d'insufficienza, saranno completate dal Governo portoghese.

Ferrovie d'America. — L'*Eco d'Italia* di Nuova York, del 16 febbraio, reca i seguenti ragguagli sui disastri colà avvenuti.

Negli ultimi giorni della passata settimana, pareva che tutti gli elementi atmosferici si fossero, come furie, scatenati su gran parte dell'Unione americana: vento, neve, pioggie torrenziali, scioglimento subitaneo di ghiacci, straripamento di fiumi produssero immensi danni, che si fanno ascendere a molti milioni di dollari.

Per varii giorni la parte più bassa di Nuova Orleans rimase sommersa dalle acque del Mississipi, mentre il Tangipahoa, sortito dal suo alveo, distrusse buona parte della ferrovia Jackson, come pure danneggiò il tronco ferroviario Nuova Orleans-Mobile, dalla Stazione Lee a quella di Lookout.

Toledo, nell'Ohio, fu parzialmente inondata; in molte vie e case l'acqua raggiunse 3 piedi di altezza. Un arco del ponte della ferrovia Pennsylvania pecipitò nel fiume: questo ponte era stato costrutto l'anno scorso, e si credeva che avrebbe sfidato i secoli.

Le vallate del Shenandoah, del Rappahannock, del James ed altre nella Virginia furono tutte allagate, le acque trascinando nel loro impeto ponti, case coloniche e bestiame; era uno spettacolo miserando a vedersi.

Le acque dello Schuylkill, poco lungi da Filadelfia e proprio lunghesso il Fairmount Park, luoghi romantici, ameni e tanto ricercati in estate, trascinando seco masse di ghiaccio e sorpassando argini e ponti, irruppero nei 50 e più cotonificii, lanificii e stabilimenti metallurgici di Manayunk, recando ovunque terrore, devastazione e perdita di vite umane.

I danni vengono calcolati a qualche milione di dollari.

Abbiamo dal Wisconsin, dal Missouri, dal Kansas e dal Nebraska, che in quegli Stati cadde il 10 e l'11 febbraio tale e tanta quantità di neve, accompagnata da turbini di vento, come non si ricorda l'eguale a memoria d'uomo.

Rimasero interrotte tutte le comunicazioni ferroviarie; i pali ed i fili telegrafici furono abbattuti al suolo dalla bufera, mentre su di alcune ferrovie la neve ammonticchiata dal vento raggiunse un'altezza di trenta piedi. Un treno di passeggeri rimase nel Kansas incagliato per parecchi giorni nelle nevi, senza che si potesse accorrere in soccorso dei passeggeri: quel poco di cibo che poterono avere, fu loro recato su slitte da caritatevoli agricoltori dei dintorni.

Notizie Diverse

Pesi e misure. — Il *Diritto* dice che la Commissione superiore dei pesi e delle misure, presieduta dal comm. Cannizzaro, senatore del Regno, continua ad occuparsi della verificazione quinquennale dei campioni metrici di cui sono provvisti gli Ufficii governativi, e fra pochi giorni essa sarà in grado di inviare i detti campioni a parecchi Ufficii della provincia napoletana. Col terminare poi del corrente anno, la Commissione anzidetta ha assicurato il Ministro del commercio, che la verificazione quinquennale sarà compiuta per tutti gli Ufficii delle provincie meridionali.

Strade provinciali. — Con R Decreto 2 dicembre 1880 (*Gazz. Uff.* del 1° corr.) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Salerno quella detta di *Prignano*, da Pandola a Piazza di Pandola, sul territorio del Comune di Mercato San Severino.

Miniere dell'Elba — L'asta per l'appalto delle miniere dell'Elba, già annunciata pel giorno 7 corr., è andata deserta. Il prezzo massimo fu di lire 3,07 la tonnellata. La scheda del Governo era di 3,60. Si ripeterà la gara.

Esposizione d'elettricità a Parigi. — Fu già annunziato che il nostro Governo aveva stabilito di promuovere e dirigere il concorso italiano all'Esposizione internazionale, che avrà luogo a Parigi dal 1° agosto al 15 novembre 1881. Ora l'onorevole Ministro di agricoltura, industria e commercio ha diramato una circolare alle Camere di commercio, nella quale è detto che l'Esposizione riguarda la produzione degli oggetti e degli apparecchi elettrici e le applicazioni della scienza elettrica alle industrie; che le norme del concorso sono pubblicate in apposito regolamento, ed esorta le Camere di commercio a prestare l'opera loro per la buona riuscita. Il termine utile per l'ammissione scade il 31 marzo. Quindi non vi è tempo da perdere.

Aggiunge poi il *Diritto*, che al più presto verrà nominata la Commissione reale, della quale faranno parte un delegato per ciascuno dei Ministeri dell'istruzione pubblica, della marina e dei lavori pubblici, cui sarà dato incarica di promuovere il detto concorso, provvedendo alla scelto ed all'accettazione degli oggetti da esporsi nella sezione italiana ed alla compilazione del catalogo.

— Dal *Temps* di Parigi, del 2 corrente, ricaviamo poi quanto segue:

Ieri ebbe luogo al Ministero delle poste e dei telegrafi una importante seduta del Comitato tecnico dell'Esposizione internazionale di elettricità.

Il signor Giorgio Bergher diè lettura del contratto, che assicura, per ogni sera, l'illuminazione elettrica del Palazzo dei Campi Elisi, ed annessi, e in pari tempo la fornitura della forza motrice necessaria perchè gli apparati d'ogni genere abbiano a funzionare.

L'illuminazione dell'Esposizione sarà magica: tutti i sistemi, sì stranieri che nazionali, saranno impiegati a vicenda. L'attuazione di questa illuminazione richiederà una

forza continua di circa 300 cavalli-vapore, e si dovranno mettere in opera fili conduttori per circa cinquanta chilometri.

Il Comitato, nella seduta stessa, ha stabilito l'ordine di classificazione con cui gli oggetti saranno elencati. Tali oggetti saranno ripartiti in sei gruppi, suddivisi in 16 classi cioè:

1. Produzione dell'elettricità — 2. Trasmissione dell'elettricità — 3. Elettrometria — 4. Applicazione dell'elettricità — 5. Meccanica generale (nelle sue applicazioni alle industrie elettriche) — 6. Bibliografia e storia.

Il pubblico può attendersi le più vive sorprese in questa Esposizione Si parla, fra le altre cose, di costruire nel Palazzo dell'industria una sala di spettacoli: mercè un certo numero di fili telefonici si potranno udire i cori del Grande Opéra.

In altra sala, prossima a quella dell'Esposizione, si vedranno tutti gli apparecchi destinati a mostrare le applicazioni, tanto ingegnose, quanto molteplici, dell'elettricità, agli usi domestici.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le transazioni nei valori ferroviarii, nella settimana scorsa, non furono molte.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 465 al 469; le Obbligazioni tra il 281.25 al 282.15 sostenutissime; i Boni stazionarii sul 542.

Le Obbligazioni Sarde del pari ben tenute: quelle della serie A conseguirono il prezzo di 280.50 a 281.50; le altre, della serie B, da 277.25 salirono a 281.25 a 283.

Le Palermo Trapani anch'esse ben tenute: al prezzo di 289 a 291 quelle di 1ª emissione, ed al prezzo di 282.50 a 284 le altre di 2ª emissione.

Le Pontebbane nominali a 446. Le Meridionali austriache stazionarie sul 283 al 283.50.

Fredde le Azioni delle Ferrovie Romane a 139 e 138.

A Parigi, le Azioni Lombarde s'aggirarono tra il 237.50 al 242; le Obbligazioni tra il 281.50 al 282; le Vittorio Emanuele sul 288.75. Le Azioni Romane anche colà poco trattate, oscillarono tra il 135 al 138; le Obbligazioni tra il 363 a 360.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Barletta 1870. *50ª Estrazione del 20 febbraio.*

Obbligazioni rimborsabili in L. 100:
Serie 5890 — dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate.

Serie		N.				Fr.
Serie	1924	N. 50	. . .	. .	Fr.	100,000
»	5261	» 33	. . .	. .	»	1,000
»	3059	» 44	S. 5779	N. 43	»	500
»	3699	» 40	» 593	» 45	»	400
»	1788	» 46	» 2006	» 46	»	300
»	5626	» 49	. . .	. .	»	300

Premii da L. 100.

S. 148 n. 44 s. 1270 n. 21 s. 2054 n. 8 s. 2671 n. 42 s. 4879 n. 7 s. 272 n. 13 s. 1358 n. 6 s. 2071 n. 16 s. 3139 n. 19 s. 5601 n. 50 s. 642 n. 2 s. 1694 n. 49 s. 2552 n. 19 s. 3173 n. 24 s. 5830 n. 18 s. 911 n. 14 s. 1848 n. 42 s. 2665 n. 23 s. 3492 n. 31 s. 5286 n. 35 s. 946 n. 25.

(Seguono i premii da L. 50).

Pagamenti, rimborsi e premii dal 20 agosto 1881.

CONVOCAZIONI

Banca Agricola ipotecaria. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Napoli, sede sociale (via Roma, 413), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento sociale nel 1880, per approvazione del consuntivo 1880, e pel rinnovamento annuale della metà dei consiglieri.

Banca Romana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Roma, sede sociale (via della Pigna, 14) per comunicazioni della Presidenza, per rapporto dell'Amministrazione sul bilancio 1880, per approvazione del bilancio stesso e relativo dividendo, e per la nomina del Governatore e di un censore.

Banca di Credito italiano. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corr. in Milano (via Alessandro Manzoni, 2) per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per deliberare sui conti dell'esercizio 1880, e per rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione.

Società anonima della strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e per approvazione del resoconto dell'esercizio 1880.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — Gli azionisti sono convocati pel 31 corr. in Firenze, come sopra, per trattare sugli oggetti sovraccennati.

Banco di Roma. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 4 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via del Corso, 337), per l'approvazione del bilancio 1880 e relativo dividendo, per retribuzione ai consiglieri, e per elezione di 5 consiglieri e due sindacatori.

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gaz di Roma. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 6 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via della Scrofa, 117), per udire il rapporto del Gerente sull'esercizio 1880, e quello del Consiglio di sorveglianza, per approvazione dei conti dell'esercizio 1880 e relativo dividendo.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 14 corr., presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un fabbricato per reclusi sulla batteria Passa-parola nel Reclusorio di Savona, per l'importo di L. 58,000, ribassato del 17.75 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 15 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione della strada provinciale Monteparano-Taranto, per il presuntivo importo annuo di L. 11,500. Manutenzione dalla consegna al 31 maggio 1883. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva L. 1200 in numerario, o biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Roseto Valfortore (provincia di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di Ospedale per conto della Congregazione di Carità, per il presunto importo di L. 51,188.24. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000, idem o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Castelsardo ad Ozieri, compreso fra Martis ed Ozieri, della lunghezza di m. 35,260. Manutenzione dal 1° aprile 1881 a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento

dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso tra il confine colla provincia di Genova ed il Castel di Lozzo, della lunghezza di m. 21,218. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pozzuoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della parziale sistemazione del vecchio Molo a trafori del porto di Pozzuoli, nonchè per la formazione di una scogliera per la Darsena presso l'origine del Molo stesso, per il presunto importo di L. 702,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 15,000 in rendita D. P., oltre L. 7000 in numerario per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 35,000 in rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si accettano le offerte di ribasso non inferiori al ventesimo per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Piglio al confine di Trevi, nel circondario di Frosinone, della lunghezza di chil. 7.664, sull'importo di L. 63,000, ribassato di L. 1.50 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 90,000 chilog. di piombo diverso (in filo), per il presunto importo di L. 53,100. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5400 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Bagnacavallo (prov. di Ravenna), si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della quadriennale manutenzione delle strade comunali, sull'importo di L. 75,336.48, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Alliste (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione di tutte le strade interne del Comune, per il presunto importo di lire 41,319. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2066; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, a termini del Capitolato.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una scuderia per 36 cavalli e di una tettoia aperta nella Batteria Duca di Genova al Campo S. Maurizio, per il presunto importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Sino alle 3 pom. dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della ricostruzione di una scala nel fabbricato dei Ss. Apostoli in Roma, sull'importo di L. 17,712, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di adattamento ad alcuni locali d'infermeria nell'Ospedale divisionario di Torino, per il presunto importo di lire 18,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 1800 in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Bomba (provincia di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento e sistemazione della casa comunale, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguirsi entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in numerario, biglietti di Banca, o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura dei solaj metallici per la nuova Fabbrica del ghiaccio in Napoli.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal 5 all'11 febbraio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	454,296.05	314.17
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	309,982.35	214.37
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 144,313.70	+ 99.80
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	2,425,033.15	1,677 06
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	2,012,273.70	1,391 61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 412,759.45	+ 285.45
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,266.—	252,385.30	199.36
Settimana corrisp. nel 1879.	1,164.—	183,282.18	157.46
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+102 —	+ 69,103.12	+ 41.90
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,266.—	1,245,731.08	983.99
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,160.—	911,743.95	785.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+106 —	+ 333,987.13	+ 198.00

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,484,13	8,433,24	6,583,54
Piccola Velocità	3,665,85	184,76	3,573,24
Totali . . .	26,149,98	8,618,00	10,156,78

Strade Ferrate Romane

50ª Settimana — *Dal 9 al 15 dicembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	607,229.13	18,887.21
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	514,188.95	15,949.59
Differenza (in più . . .	—	93,040.18	2,937.62
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 dicemb. 1880.	1,681	29,142,660.12	18,129.02
Periodo corr. 1879	1,674	26,771,318.26	16,677.81
Aumento	7	2,371,341.86	1,451.21
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di novembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	10,396.07	41,556.86	4,760.01	56,712.94
Bagagli e cani . .	110.73	758.49	134.62	1,003.84
Merci a grande vel.	1,281.20	6,181.49	619.87	8,112.56
Merci a piccola vel.	8,606 66	29,793.09	2,474.81	40,874.59
Introiti diversi . . .	391.80	783.71	355.22	1,530.73
Totale . . .	20,786.46	79,073.61	8,374.56	108,234.66

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	36,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura .	»	7,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	210,000	»
CERCHI d'acciaio	»	60,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	367,000	»
GHISA da rifondere	»	120,000	»
RAME da rifondere	»	4,000	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
CRINE usato	»	500	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **15 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
SOCIETA' ANONIMA COSTITUITA CON REGIO DECRETO DEL 23 GIUGNO 1873

SEDE PRINCIPALE
in Napoli — Fontana Medina N. 24

OPIFICI
in Castellammare di Stabia

Capitale Sociale in Azioni, interamente liberate, Lire italiane 1,500,000.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Sig. Comm. F. Brioschi *Presidente* — Comm. D. Gallotti *Vice-Presidente* — Cav. G. Auverny *id.*
Cav. A. Cilento *Segretario* — Comm. Ing. A. Cottrau *Amministratore* — Cav. R. Lloyd *id.*

Direzione della Società

Comm. Ing. A. COTTRAU *Ammin. Delegato e rappresentante legale della Società*

EMISSIONE PER PUBBLICA SOTTOSCRIZIONE

Autorizzata con Real Decreto 15 Luglio 1880

di N. 4,000 Obbligazioni di L. 250

rimborsabili alla pari in **tredici anni** e fruttanti L. **15** ognuna, pagabili semestralmente al 2 Gennaio e 1° Luglio.
Gl'interessi e rimborsi, esenti da qualsiasi tassa o ritenuta, sono pagabili in

NAPOLI E NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA E DELLA SVIZZERA

L'emissione di queste **4,000** Obbligazioni, che farà ascendere il Capitale effettivo della Società a L. **2,500,000** venne deliberata dall'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti, tenuta in Napoli il 27 *Aprile* 1878, in vista dello sperato sviluppo dei lavori che sarebbe stato la diretta conseguenza delle costruzioni di nuove ferrovie votate dal Parlamento.

Avendo il Governo posto attivamente mano a questi lavori (*quelli appaltati fin oggi rappresentano la cifra di circa* 30 *milioni di lire*) il Consiglio d'Amministrazione della Società ha deliberato di emettere, in pubblica sottoscrizione, le anzidette 4,000 Obbligazioni alle condizioni seguenti:

la sottoscrizione pubblica alle Obbligazioni **Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche**, con godimento dal 1° Gennaio 1881, è aperta nei giorni

10, 11 e 12 Marzo 1881

al prezzo di L. **250**, che si riducono a L. **242.50**, pagabili come segue:

Lire	**25**	alla sottoscrizione
»	**75**	al riparto
»	**75**	all'8 aprile
		75. al 25 Aprile
		meno 7.50 *per interessi anticipati, scadenti il* 1° *Luglio* 1881 *che si calcolano come contante.*
»	**67.50**	67.50
Totale Lire	**242.50**	

Liberando le Obbligazioni all'atto del primo versamento, il sottoscrittore godrà di una ulteriore riduzione di L. 1,50, e quindi pagherà sole L. **241**.

I versamenti fatti in anticipazione godranno dell'interesse annuo scalare del 5 0[0.

Sui versamenti fatti in ritardo verrà calcolato l'interesse a scalare del 6 0[0 l'anno.

Le Obbligazioni definitive saranno consegnate subito dopo ultimati i versamenti.

Le Obbligazioni liberate all'atto della sottoscrizione saranno, possibilmente, escluse dalla riduzione.

RIMBORSI.

Le Obbligazioni suddette sono rimborsabili alla pari in **tredici anni**, mediante estrazioni annuali.

Le estrazioni a sorte avranno luogo in **NAPOLI** presso la Sede dell'*Impresa Industriale Italiana* il 23 Giugno di ciascun anno, ed il pagamento delle Obbligazioni estratte sarà effettuato nel successivo Gennaio.

Sulle Obbligazioni estratte cessa la decorrenza degl'interessi a partire dalla data stabilita pel rimborso.

Il piano di ammortizzazione offre vantaggi di gran lunga superiori ai sistemi generalmente addottati per l'estinzione di titoli consimili.

Estratto del R. Decreto del 15 Luglio 1880.

La Società non potrà accordare ipoteca sugl'immobili sociali a favore di terzi se non provvedendo previamente alla garanzia delle Obbligazioni che risultassero in circolazione, mediante ipoteca di priorità per un importo corrispondente al valore nominale delle Obbligazioni in circolazione.

Le Obbligazioni dell'*Impresa Industriale Italiana* saranno quotate sul listino ufficiale della Borsa di Napoli.

La Sottoscrizione pubblica è aperta nei giorni 10, 11 e 12 Marzo 1881:

In Bologna presso la Banca Popolare di Credito — Brescia id. la Banca Popolare — Firenze id. i signori F. Wagniere e C. — Genova id. la Banca Provinciale — Livorno id. la Banca di Livorno — Milano id. i signori Sardi Carnevali e C. — Napoli id. la Banca Napoletana — Padova id. la Banca Veneta di depositi e conti correnti — Roma id. i signori F. Wagniere e C. — Venezia id. la Banca Veneta di depositi e conti correnti — Torino id. il Banco di Sconto e di Sete — Bellinzona id. la Banca Cantonale Ticinese — Lugano id. la Banca della Svizzera italiana.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Venerdì 11 Marzo 1881. — SUPPLEMENTO al N.° 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

COSTRUZIONE DI OPERE STRAORDINARIE

STRADALI ED IDRAULICHE

NEL DECENNIO 1881-1890

Abbiamo finalmente ricevuto un esemplare della Relazione dell'on. Grimaldi, distribuita non ha guari, circa il progetto di legge per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel decennio 1881-1890, stato presentato alla Camera dall'on. ministro Baccarini sino dal maggio dello scorso anno (come annunciammo nel nostro numero del 2 giugno).

Appressandosi la discussione di questo importante argomento, già posto all'ordine del giorno della Camera; e riservandoci di fare, almeno per sommi capi, conoscere la lunga ed elaborata Relazione dell'on. Grimaldi, ci affrettiamo intanto a riferire il testo del progetto di legge, coll'aggiunta delle modificazioni proposte dalla Commissione esaminatrice.

Disegno del Ministero

Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 162,805,304 da inscriversi, nel decennio 1881-1890, nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per provvedere alla esecuzione delle opere comprese nella presente legge, le quali sono dichiarate di pubblica utilità.

Art. 2. La ripartizione per capitoli della somma di cui all'articolo 1, ed i relativi stanziamenti annui sono stabiliti, salvo il disposto dell'articolo 3, come alla tabella *A* per le opere indicate nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E*, annesse alla presente legge, e negli elenchi I, II e III allegati alla tabella *B*.

Art. 3. Le spese approvate colla presente legge, in addizione a quelle che hanno iscrizione propria nel bilancio per effetto di leggi anteriori, saranno riunite ai rispettivi capitoli di bilancio, ed annualmente ripartite secondo i bisogni delle opere, purchè gli annui stanziamenti nel loro complesso non superino, anno per anno, la totalità di quelli precedentemente approvati, e che si autorizzano colla presente legge.

Le somme relative alle strade nazionali e provinciali, di cui al numero 2 della tabella *A*, e quelle dipendenti da leggi anteriori o da iscrizioni in bilancio, saranno riunite in un solo capitolo di bilancio.

Art. 4. Il concorso dello Stato per la costruzione delle strade provinciali, di cui al numero 3 della tabella *B*, è stabilito in ragione della metà della spesa effettiva per le singole opere descritte nell'elenco III.

La costruzione di dette strade è obbligatoria.

Per quelle provincie, che nel termine di un anno dalla data dell'invito del Governo, non avranno approvato l'andamento generale delle strade a termini dell'articolo 25 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, e non avranno provveduto ai mezzi di intraprenderne la costruzione, sarà provveduto colle disposizioni della legge 30 maggio 1875, n° 2521, relative alle strade di seconda serie.

In tal caso, la quota di rimborso di metà della spesa dovuta allo Stato sarà inscritta di Ufficio nel bilancio provinciale, a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori.

Art. 5. È approvata la costruzione delle strade provinciali descritte nella tabella *F* per l'importo complessivo a carico dello Stato di L. 35,000,000, colle condizioni e disposizioni di cui all'articolo precedente.

La ripartizione della spesa nei bilanci consecutivi a quello del 1890 sarà fatta con legge speciale, il cui progetto dovrà essere presentato non più tardi del 1888.

Art. 6. Le spese pei lavori compresi nella tabella *C* verranno divise a norma della categoria delle opere cui si riferiscono, secondo la legge 20 marzo 1865, allegato *F*.

Sarà però provveduto a carico dello Stato:

a) alla remozione degli ostacoli nel primo tronco del Mincio, inclusa nel n.° 3 della tabella;

b) alla sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione, con esclusione del primo dalla laguna di Chioggia, di cui al n° 7 della tabella: salvo, per ciò che riguarda la costruzione della botte sotto il nuovo alveo del Brenta a Trezze, il concorso delle Provincie e dei Consorzii interessati, nella

misura e nella forma stabilita dalla legge 3 luglio 1875, n.° 2600 per le opere di seconda categoria;

c) alla regolazione dei canali interni di Padova, inclusa sotto il n° 8 della tabella, salvo il concorso del Municipio di Padova per la somma fissa di L. 250,000;

d) alla costruzione di una botte sotto l'alveo del Sile ai Lanzoni, inclusa nel n° 10 della tabella, salvo il concorso degl'interessati agli scoli, per la metà della spesa totale.

Art. 7. Per la bonificazione del Comprensorio interprovinciale di Burana, indicata al n° 4 della tabella *D*, lo Stato avrà diritto al rimborso, da parte del Consorzio degl'interessati, di quattro quinti della spesa totale. Tale rimborso verrà effettuato in dieci esercizii, a partire dall'anno successivo a quello dell'attivazione della botte sotto il Panaro.

Art. 8. Per le bonificazioni di cui al n° 5 della tabella *D*, la ripartizione della spesa e la relativa competenza saranno determinate con leggi speciali.

Art. 9. A misura che saranno compiute le opere non ancora classificate della tabella *C*, e quelle di cui ai numeri 2, 3, 4 e 5 della tabella *D*, sarà provveduto per Decreto Reale alla rispettiva classificazione, a norma del titolo III della legge 20 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 10. È data facoltà al Governo di provvedere con Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, alla formazione dei Consorzii, compresi quelli di scolo, per le opere di cui all'articolo precedente.

Per la bonificazione di Burana, e in generale pei Consorzii di scolo, il Comprensorio potrà estendersi sul territorio di più provincie.

Art. 11. Quante volte gl'interessati, costituiti in Consorzio obbligatorio, non adempissero agli obblighi che ne derivano, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, nominerà con Reale Decreto un Commissario per compiere tutti quegli atti, che dalla legge vengono imposti od autorizzati al Consorzio costituito.

Le funzioni del regio Commissario dureranno fino a quando il Consorzio non provvederà direttamente allo scopo della sua istituzione.

Art. 12. Prima di intraprendere la esecuzione delle opere comprese nella presente legge, saranno adempiute le formalità prescritte dalla legge 20 marzo 1865, allegato *F*, ed in ispecie, per ciò che riguarda i porti di 3ª classe, quelle dell'articolo 194.

Art. 13. Qualora le Provincie od altri enti morali interessati provvedano nelle forme di legge, e con approvazione del Ministero dei lavori pubblici, ai mezzi di anticipare la costruzione delle opere comprese nella presente legge, resta fin d'ora assicurato il rimborso, senza interessi, delle quote spettanti allo Stato a carico degli esercizii stabiliti dalla presente legge e da quella di cui all'articolo 5.

Art. 14. È data facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori, di cui alla presente legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda un triennio.

Art. 15. Nei bilanci dell'entrata, dal 1881 in poi, saranno inscritte in appositi capitoli le somme dovute dagli enti morali interessati pei concorsi o rimborsi dovuti allo Stato, in conformità delle leggi organiche e delle disposizioni speciali per la esecuzione delle opere comprese nella presente legge.

Art. 16. A cominciare dal 1° gennaio 1881, il prodotto della vendita delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico create con l'art. 6 della legge 11 agosto 1870, n. 5784, ed emesse in virtù del R. Decreto 14 dello stesso mese, n. 5794, è destinato a far fronte, fino alla concorrenza di 96 milioni di lire, alle spese autorizzate con la presente legge per nuove opere stradali ed idrauliche da eseguirsi negli anni dal 1881 al 1888 inclusivi.

Art. 17. La vendita delle Obbligazioni tuttora disponibili per un capitale nominale di L. 113,966,300, avrà luogo negli anni suddetti, nei modi ed ai prezzi che si stabiliranno con decreti del Ministro del tesoro in un quantitativo sufficiente a sopperire, negli stessi anni, agli impegni nascenti dalla presenre legge.

Art. 18. Le Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico continueranno ad essere accettate a valore nominale in pagamento del prezzo dei beni ecclesiastici e ademprivili.

I debitori dello Stato, per prezzo di beni ecclesiastici e ademprivili già venduti o che si venderanno a tutto dicembre 1880, potranno pagare il prezzo d'acquisto in moneta legale; ed in tal caso, avranno diritto ad uno sconto del 15 per cento sopra le somme che, secondo le regole fin qui vigenti, avrebbero potuto versare in Obbligazioni.

Art. 19. Le Obbligazioni che rientreranno nella Casse dello Stato in pagamento del prezzo dei beni nel corso degli anni dal 1880 al 1887 inclusivi, saranno annullate con le norme ora in vigore; in sostituzione saranno messe in circolazione, nei modi indicati dall'art. 17, altre Obbligazioni per un capitale nominale eguale a quello delle Obbligazioni annullate.

Quelle invece che saranno versate nell'anno 1888 in pagamento del prezzo dei beni, esclusa qualsiasi sostituzione, si intenderanno estinte.

Art. 20. Le Obbligazioni che si troveranno in circolazione al 1° gennaio 1889 saranno ammortizzate in quote annue eguali, nel periodo di 23 anni dal 1889 al 1911.

Le Obbligazioni, che eventualmente fossero versate in pagamento dei beni in più della quota normale stabilita per l'ammortamento annuo, s'intenderanno estinte in disgravio delle quote degli anni successivi.

Disegno della Commissione

Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 200,911,704 da iscriversi, negli anni 1881-1894, nella parte (*Il resto identico come sopra*).

Art. 2 e 3. (*Identici*).

Art. 4. (*Identico sino all'ultimo periodo, così modificato*:)

In tal caso, la costruzione sarà fatta dallo Stato, e la quota di rimborso di metà della spesa dovuta ad esso sarà iscritta di Ufficio nel bilancio provinciale, a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori, e corrisposta in proporzione del progresso dei medesimi.

Art. 5. La costruzione delle strade provinciali sarà pure fatta a cura dello Stato, quando è domandata dalle Provincie; ed in tal caso, la quota di rimborso di metà della spesa sarà da esse corrisposta, a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori, ed in proporzione del progresso dei medesimi.

Art. 6. (*Identico sino alla fine, con l'aggiunta del seguente periodo*:

e) al compimento delle opere di bonifica in Val di Chiana.

Art. 7. Per la bonificazione del Comprensorio interprovinciale di Burana, indicata al n° 4 della tabella *D*, lo Stato avrà il diritto al rimborso, da parte del Consorzio degli interessati, di tre quinti della spesa totale.

Tale rimborso, ecc. (*come sopra*).

Art. 8. Per le bonificazioni di cui al n° 5 della tabella *D*, la relativa competenza sarà determinata con leggi speciali.

Art. 9. A misura che saranno compiute le opere non ancora classificate della tabella *C*, e quelle di cui ai numeri 4 e 5 della tabella *D*, sarà provveduto, ecc. (*come sopra*).

Art. 10, 11 e 12. (*Identici*).

Art. 13. Qualora le Provincie, ecc. (*come sopra*) la costruzione di tutte, di più o di una delle opere comprese nella presente legge, resta fin da ora assicurato il rimborso, senza interessi, delle quote spettanti allo Stato a carico degi esercizii stabiliti dalla presente legge.

Art. 14, 15, 16 e 17. (*Identici*).

Art. 18. (*Identico, modificato il 2° periodo come segue*).

I debitori dello Stato, per prezzo di beni ecclesiastici e ademprivili già venduti o che si venderanno a tutto dicembre 1881, potranno (*Il resto come sopra*).

Art. 19 e 20. (*Identici*).

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	36,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura .	»	7,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	210,000	»
CERCHI d'acciaio	»	60,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	367,000	»
GHISA da rifondere	»	120,000	»
RAME da rifondere	»	4,000	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
CRINE usato	»	500	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **15 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 16 Marzo 1881. N.° 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1879

(Continuazione e fine — V. N. 10).

Compiuta la rassegna delle due parti, prima e terza, della Relazione dell'on. Valsecchi, ci occuperemo oggi della seconda, che tratta della *costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, con l'Appendice sulla concessione, costruzione ed esercizio dei Tramways.*

1. Le ferrovie concesse all'industria privata, che alla fine del 1878 rimanevano da aprire all'esercizio, davano un complesso di 746 chil., così divisi:

1. Da Gozzano ad Alzo	Chil.	6
2. Da Oristano a Giave	»	92
3. Da Ozieri a Terranova.	»	66
4. Da Termoli alla linea Foggia-Napoli . .	»	125
5. Da Aquila a Rieti	»	68
6. Da Laura ad Avellino	»	24
7. Dalle Cave di Carrara e da Avenza al mare	»	12
8. Da Chiusaforte a Pontebba	»	13
9. Da Firenze a Prato ed a Poggio Caiano (a cavalli)	»	30
10. Da Verona a Dossobuono	»	7
11. Da Tremezzina a Porlezza	»	13
12. Da Luino a Fornasette.	»	4
13. Da Palermo a Trapani	»	188
14. Da Ciampino a Nemi	»	24
15. Da Milano a Saronno	»	21
16. Da Milano ad Incino-Erba.	»	39
17. Da Conegliano a Vittorio	»	14
	Totale Chil.	746

Di queste linee furono aperte all'esercizio, durante il 1879, le sole linee Laura-Avellino, Chiusaforte-Pontebba, Milano-Saronno, Milano-Incino-Erba, Conegliano-Vittorio, cioè per un totale di . . . . Chil. 111

Per la linea dalle Cave di Carrara ecc., cioè per chil. 12, i concessionarii vennero, per sentenza di Tribunale, prosciolti dagli obblighi assunti; e così pure venne risoluta la concessione delle due linee Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette, mediante apposita legge, pel complesso dei chil. 17; e quindi sono da dedursi in complesso . . . . » 29

Chil. 140

Rimanevano quindi da aprirsi al 31 dicembre 1879, per le altre linee sovraindicate, . . . » 606

Totale come sopra Chil. 746

Delle linee rimaste da aprire all'accennata epoca, talune sono ora già aperte, altre sono in corso di lavoro, e la Relazione presenta la situazione di tali lavori; noi non possiamo quindi occuparcene, soffermandoci però soltanto sulla più importante, quella da Palermo a Trapani, i cui ragguagli generali possono tuttavia presentare ai lettori un particolare interesse.

2. Questa linea che, secondo i progetti studiati, misura la lunghezza di chil. 188 558, scorre per m. 60,700 sul territorio della provincia di Palermo, da Palermo al torrente Calatubo; e per m. 127 858 sul territorio della provincia di Trapani, dal torrente Calatubo a Trapani.

I manufatti relativi sommano a 588, dei quali 220 sono compresi nella parte cadente nella provincia di Palermo, e 368 in quella nella provincia di Trapani.

Le opere d'arte più importanti nella provincia di Palermo sono: un viadotto sul torrente Bracco, composto di una travata metallica di 40 m., e sei archi in muratura di m. 10 di luce ciascuno; un viadotto sul torrente Carrozza a quattro luci di m. 10 ciascuna, ed all'altezza di m. 18 sul fondo dell'alveo; ed un ponte sul Forgia a travata metallica di m. 25.

In provincia di Trapani, consimili opere ascendono a 12, cioè: 3 travate metalliche sul fiume Freddo, della lunghezza rispettiva di m. 25, 29.20 e 48.43, le due prime con due luci accessorie di m. 10 ciascuna in muratura; una travata sul fiume Caldo, della lunghezza di

m. 20, con una luce di m. 18; altra travata sul fiume Arena, della lunghezza di m. 30; ed altre due sul fiume Birgi, della lunghezza di m. 20 ciascuna.

Le gallerie comprese nella linea sono sette, delle quali due in provincia di Palermo e 5 in provincia di Trapani, della complessiva lunghezza di m. 1731.

Le Stazioni e le fermate sono in numero di 24.

Le spese incontrate a tutto il 1879 per la costruzione di questa linea, si calcolano in complesso a L. 15,140,762.45, di cui L. 7.405,423.63 per la provincia di Palermo, e L. 7,735,338.82 per la provincia di Trapani, e ripartite come segue:

Espropriazioni	L.	1,458,538.80
Movimenti di terra	»	5,141,569.59
Opere d'arte	»	2,306,428.94
Fabbricati	»	229,175.—
Armamento	»	6,005,050.12
Totale	L.	15,140,762.45

Circa l'andamento dei lavori di questa linea, intrapresi nel 1878, la Relazione si limita a constatare che il 14 marzo 1880 potè essere inaugurato all'esercizio il 1° tronco da Palermo a Partinico (chil. 46).

3. Alle 17 linee sovraindicate, che restavano da aprire al 31 dicembre 1879, e di cui la Relazione rende conto partitamente, come accennammo, essa fa poi seguire alcuni cenni sulla ferrovia Camerlata-Chiasso e diramazione al lago, e sulla grande Galleria e rete ferroviaria del Gottardo.

Quanto alla prima, ricorda essersi compiuti nel 1879 i lavori di sistemazione del tronco da Camerlata a Chiasso, già aperto all'esercizio nel 1876; ed in quanto alla diramazione al lago, dimostra che, per le difficoltà di costruzione e dopo conchiusi i necessarii accordi colle Società riunite per la navigazione sul lago di Como, solo nel giugno 1880 potè aprirsi all'esercizio il tronco fra la Stazione di Como (S. Giovanni) e la nuova Stazione sul lago.

La spesa preventivata per questa linea ascendeva a	L.	10,045,178.98
E quella erogata a tutto il 1879 si calcola in	»	8,950,000.00
Per cui ne risulta una differenza in meno di	L.	1,095,178.98

In quanto al Gottardo, accennate tutte le disposizioni prese pel compimento regolare dei lavori in seguito alla nuova Convenzione del 12 marzo 1878, supplementare a quella del 1869, ed approvata colla legge 20 luglio 1879, per cui l'Italia si assunse il nuovo contributo di 10 milioni, eguale a quello della Germania; e ricordati pure gli accordi presi col Consorzio costituitosi per la costruzione anticipata del tronco Giubiasco-Lugano, concorrendovi pure l'Italia per 3 milioni di lire in capitale, a tenore della Convenzione 16 giugno 1879, approvata col sovrano decreto del 20 luglio successivo; la Relazione constata che il compimento dei lavori in piccola sezione della grande Galleria si è verificato, com'è noto il 29 febbraio 1880.

La Relazione dimostra poi che le quote poste a carico del Governo italiano pei lavori eseguiti a tutto il settimo esercizio (ottobre 1878-settembre 1879) ammontavano alla somma complessiva di L. 33,914,690.31, così ripartita:

1. Annualità fissa (L. 1,666,666.66) per le strade d'accesso, secondo la Convenzione del 1868	L.	9,999,999.96
2. Quota proporzionale all'avanzamento dei lavori della grande Galleria (Convenzione suddetta) . . .	»	22,534,610.57
3. Quota proporzionale all'avanzamento dei lavori delle strade d'accesso (Convenzione suddetta)	»	1,380,079.78
Totale	L.	33,914,690.31

Dall'allegato prospetto dei concorsi votati dai Corpi morali interessati nella ferrovia del Gottardo, e dei pagamenti da essi fatti a tutto il 1879, risulta poi che i Corpi medesimi, in numero di 121, votarono

in complesso una somma di . . .	L.	20,796,305.00
che i pagamenti fatti dal 1872 a tutto il 1879 ammontano a	»	2,396,162.34
e che quindi al 1° gennaio 1880 residuavano da pagare	L.	18,400,142.66
Da cui deducendo la rimanenza a carico della cessata Società dell'Alta Italia, assunta dallo Stato a senso della Convenzione di Basilea in	»	8,337,044.44
Residuavano i pagamenti da farsi in	L.	10,063,098.22

4. Dopo ciò, la parte relativa alla costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata si chiude coi soliti quadri delle linee e dei tronchi in esercizio al 31 dicembre 1879, colle rispettive lunghezze ripartite per provincia e secondo l'ordine cronologico della loro apertura; e si passa quindi all'*Appendice sulla concessione, costruzione ed esercizio dei Tramways.*

Nel nostro numero del 10 gennaio (N. 3) a. c. abbiamo già riferito dalla Situazione dei lavori pubblici durante il 1880, pubblicata dal Ministero, le cifre relative ai *tramways* a vapore ed a cavalli, che si riassumevano come segue:

1. Tramways aperti all'esercizio . . .		Chil.	923.12
2. id.	in costruzione	»	62.610
3. id.	in corso di esame. . . .	»	242.043
		Totale Chil.	1227.773

Ora nell'Appendice alla Relazione Valsecchi troviamo una dettagliata tabella, senza data, ma che si riferisce pure al 1880 (come si accenna anche nel testo), la quale presenta invece le cifre seguenti:

		a cavalli	a vapore	Totale
1. Tramways	in esercizio	113.24	809.88	923.12
2. Id.	in corso di costruz.	10.—	160.50	170.50
3. Id.	di cui è domandata la concessione	29.60	1157.15	1186 75
	Totale Chil.	152.84	2127.53	2280.37

Noi non possiamo renderci ragione delle emergenti differenze; solo possiamo aggiungere che sotto la tabella annessa alla Relazione c'è l'*avvertenza*: « Per le linee in corso di costruzione, e per quelle di cui sono in corso le domande di concessione, le lunghezze indicate sono approssimative, mancando dati tecnici precisi dai quali desumerle ».

La Relazione, compiacendosi poi del *movimento ascendente* dei *tramways*, « in guisa da poter fare assegnamento che col tempo i *tramways* estenderanno i loro benefizii a quasi tutte le provincie del regno », riconosce rendersi sempre più sentito il bisogno di un'apposita legge, che ne disciplini la costruzione e l'esercizio.

Essa accenna pure al relativo progetto di legge presentato alla Camera nella tornata del 29 maggio 1880, e fa voti perchè venga al più presto discusso ed approvato dal Parlamento.

Essa loda frattanto le disposizioni transitorie prese da ultimo dal Ministero, con circolari ai Prefetti ed ai regi Commissarii delle ferrovie, pel giuramento degli agenti per la sorveglianza all'esercizio dei *tramways*, e per la eventuale sospensione dei treni notturni; e l'opera solerte dei detti funzionarii, nonchè degli ufficiali del Genio civile, per mettere ordine alle molte ed importanti par-

ticolarità del servizio, circa il personale dei macchinisti, la sicurezza delle locomotive, ecc.

Riconoscendo noi pure il valore di siffatti provvedimenti, non possiamo non associarci ai voti giustissimi dell'on. Relatore, affinchè si affretti la discussione e l'approvazione dell'invocata legge. — E con ciò chiudiamo la nostra rassegna sulla importante Relazione dell'on. Valsecchi, della quale non si può encomiare abbastanza la diligenza, malgrado alcune piccole mende inevitabili in lavori analitici comparativi di questo genere.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Nella tornata del 7 corr. (come annunciammo), l'on. Ministro dei lavori pubblici ripresentava alla Camera dei deputati il progetto di legge per modificazioni alla legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno, già approvato dalla Camera stessa, ma in alcune parti modificato dal Senato.

Noi ci affrettiamo a riprodurre quest'ultimo progetto, nonchè la relazione ministeriale che lo precede, e che rende conto delle variazioni introdotte dal Senato e pienamente accettate dal Ministero.

SIGNORI — Nella tornata del 22 febbraio ultimo scorso, il Senato adottava, con alcune leggiere modificazioni assentite dai Governo, il progetto di legge approvato già dalla Camera per modificazioni alla legge 29 luglio 1879, n. 5002, sulle ferrovie complementari del Regno.

All'articolo 7 dello schema venne aggiunto il seguente inciso:

« Per la costituzione di tali Consorzii, occorre tuttavia il previo assenso degli enti interessati, che complessivamente rappresentino almeno due terzi del contributo ».

Tale aggiunta ha per iscopo di impedire che una minoranza s'imponga alla maggioranza nella costruzione delle linee contemplate dall'articolo 10 della legge 29 luglio; e sebbene nel potere discrerivo che ha il Governo, nella scelta delle linee che costituir debbono i 1530 chilometri di ferrovie secondarie, vi fosse già una guarentigia certa che non sarebbero lesi i legittimi interessi dei Comuni e delle Provincie dissenzienti, nè potesse dubitarsi che agli enti morali stessi compete la facoltà di far valere le loro ragioni contro la costituzioue dei Consorzii, parve al Governo che la condizione apposta dal Senato alla obbligatorietà del Consorzio potesse avere, in certi casi, utile applicazione, e potesse essere accolta, tanto più che estende un principio consacrato dalla legge del 29 luglio per le linee di 3ª categoria.

Tanto meno poi poteva l'aggiunta medesima trovar opposizione da parte del Governo, inquantochè non era lecito porre in dubbio che le linee, le quali non ebbero collocamento nelle tabelle annesse alla legge del 29 luglio, non debbono riconoscersi di importanza eguale alle altre, e quindi è giusto che i Consorzii per la relativa costruzione non siano costituiti senza il voto adesivo di una considerevole maggioranza.

Il Senato escluse poi dallo schema il secondo comma dell'art. 9, col quale era data facoltà all'Amministrazione di anticipare anche di un triennio l'intraprendimento dei lavori delle linee, i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882; nè il Governo credette d'insistere per conservare tale disposizione, sia perchè il primo comma conservato provvede alla generalità dei casi cui mirava il secondo, sia perchè anche nei casi eccezionali, che si avevano in vista, l'intraprendimento dei lavori un anno prima, se era desiderabile, non era però cosa che toccasse la sostanza della legge.

La terza variante, che il Senato introdusse nel progetto, riguarda l'articolo 11, avendo creduto utile di richiamarsi, anzichè all'articolo 10 della legge 8 luglio 1878, n. 4438, agli articoli 4, § 4, e 7 della legge di contabilità dello Stato 22 aprile 1869, n. 5026, che sanzionano la facoltà al Governo di stipulare contratti a partiti privati, senza la forma d'incanti in casi specificati. Per effetto dell'articolo 11. nella forma adottata dal Senato, il Governo avrà egualmente la facoltà di procedere per le forniture di dotazione in materiale mobile delle nuove linee alla licitazione privata fra le Ditte che crederà idonee ad assumerle, e quindi rimane integro il principio di cui il Governo chiedeva l'applicazione, e di cui il Parlamento aveva più volte raccomandata l'applicazione in vantaggio dell'industria nazionale.

Le brevi osservazioni fatte in ordine alle modifiche introdotte nello schema dall'altro ramo del Parlamento, paiono sufficienti a persuadere che sostanzialmente lo schema rimane quale fu approvato dalla Camera, e perciò non dubitiamo che voi vorrete accordargli anche questa volta il vostro suffragio.

Da ultimo dobbiamo osservare che, dopo importante discussione, il Senato modificò altresì il n. 4 della tabella *A* annessa alla legge 29 luglio 1879, sostituendo alla linea *Faenza-Pontassieve*, quella *Faenza-Firenze*.

Voi tutti certamente ricordate i precedenti parlamentari relativi a tale questione. La Camera, nella discussione della legge 29 luglio, preferì a quello di Firenze lo sbocco di Pontassieve, benchè con deliberazione vinta a debolissima maggioranza.

Quanto al Senato, esso approvò la inscrizione della linea, votando però un ordine del giorno, in forza del quale il Governo avrebbe dovuto far eseguire uno studio comparativo dei due tracciati fra i dintorni di Borgo San Lorenzo e Firenze, e di Borgo San Lorenzo e Pontassieve.

Dall'esame dei progetti particolareggiati il Senato venne indotto a mutare lo sbocco di Pontassieve in quello di Firenze, per le ragioni svolte ampiamente nella discussione. Quanto al Governo, che aveva originariamente proposto quello sbocco, non poteva fare opposizione, quantunque, per riguardo al voto della Camera, dichiarasse per mia bocca che non aveva presa, nè intendeva di prendere l'iniziativa pel mutamento in discorso.

E qui gioverà avvertire che, ammesso il mutamento votato dal Senato, non ne consegue verun mutamento nella spesa, perchè nella legge del 1879 non fu variata quella che vi era stata proposta per lo sbocco a Firenze. E gioverà far notare inoltre che, dato il mutamento, dovranno applicarsi le disposizioni dell'art. 31 della legge pei sussidii che fossero stati all'uopo deliberati da Corpi morali interessati.

Signori, il Governo, nel proporre questo schema di legge, si è inspirato all'idea di migliorare la legge del 29 luglio 1879, in modo da renderne più pronta e facile la esecuzione. Tale scopo ci sembra raggiunto collo schema dal Senato approvato, e perciò vi raccomandiamo di sanzionarlo.

Disegno di legge approvato dal Senato del Regno.

Art. 1. Per la costruzione delle linee complementari del Regno sono adottate le seguenti modificazioni alla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª).

Art. 2. Le rate di concorso degli enti morali interessati nella costruzione delle linee, di cui nella predetta legge, potranno essere provvisoriamente fissate anche per tronchi di linee, sulla base dei progetti di massima della linea intera; salvo le rettificazioni occorrenti in base ai progetti definitivi ed alle liquidazioni finali.

Art. 3. È data facoltà al Governo di ricevere dagli enti morali interessati anticipazioni, sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della medesima, i quali si colleghino con linee già in esercizio, o la cui costruzione sia assicurata per legge; fermo restando il disposto dell'articolo 15 della legge 29 luglio 1879.

Art. 4. Le sovvenzioni, che il Governo ha facoltà di accordare con le concessioni di ferrovie pubbliche, ai termini dell'articolo 12 della legge predetta, saranno estese a qualsivoglia sistema di costruzione delle ferrovie stesse, qualunque sia la larghezza del binario.

Art. 5. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 18 della ripetuta legge è estesa alle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario. Il concorso a carico dello Stato è sempre nelle proporzioni indicate nell'articolo 11 della legge predetta. L'esercizio delle linee, di cui al detto articolo, s'intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionarii, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato, tanto negli utili, quanto nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime.

Art. 6. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 17 della legge 29 luglio 1879 è estesa alle linee contemplate nell'articolo 2 della legge medesima; ferme rimanendo le condizioni dello stesso articolo e l'obbligo di sottoporre gli atti di concessione all'approvazione del Parlamento.

Art. 7. Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n° 1475 (serie 2ª) sono applicabili ai Consorzii, che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879.

Invece ai Consorzii che si costituiscono per le ferrovie, di cui all'articolo 10 della detta legge, sono applicabili le norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici. Per la costituzione di tali Consorzii occorre tuttavia il previo assenso degli enti interessati, che complessivamente rappresentino almeno due terzi del contributo.

Art. 8. Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), è approvata l'unita tabella *A*, pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse, o delle quali potrà esser fatta la concessione, ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta.

Art. 9. È data facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

Art. 10. Per la costruzione delle linee, di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolarne l'esecuzione. Per la linea da Termoli a Campobasso, potrà essere adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria; ed in tal caso il Governo, mediante Convenzione da approvarsi per legge, stabilirà la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondere alla Società concessionaria.

In quella Convenzione potrà il Governo comprendere nella rete concessa alla Società delle ferrovie Meridionali il tronco da Rieti a Terni.

Art. 11. I contratti e i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), potranno farsi colle norme degli articoli 4 § 4, e 7 della legge 22 aprile 1869, n° 5026, previa licitazione privata fra le Ditte speciali che si presumono idonee per l'oggetto della licitazione.

Art. 12. L'articolo 23 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Art. 23. Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e disposizioni degli articoli 5 e 6 della legge sopraccitata 29 giugno 1873 ».

Art. 13. Restano ferme ed in pieno vigore tutte le disposizioni della legge 29 luglio 1879 suddetta, in quanto non siano modificate espressamente colla presente legge.

COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE

Relazione del Consiglio di amministrazione all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti tenutasi in Roma il 7 marzo 1881.

Signori,

In adempimento delle disposizioni statutarie, vi abbiamo convocati in Assemblea per informarvi della gestione sociale del 1880, e presentare alla vostra approvazione il bilancio consuntivo, che ne riassume i risultati.

Nella gestione dell'anno testè decorso, ebbero una parte principalissima, per importanza ed influenza, le nuove costruzioni. In principio del 1880, avevamo in esercizio chilometri 228.848, ed alla fine dello stesso anno i chilometri in esercizio ammontavano a 365. Sono adunque chilometri 136.152 di ferrovia, costituenti le sezioni 1ª, 2ª, 3ª, 6ª e 7ª da Oristano a Giave e da Ozieri a Monti, che furono condotti a termine ed aperti al pubblico servizio, superando le nostre previsioni, le quali limitavansi a sole quattro sezioni. Ora si lavora alacremente attorno all'ottava ed ultima sezione da Monti a Terranova, di circa chil. 22, la quale non tarderà molto ad essere pure essa aperta all'esercizio (*); con che le linee dette *del II periodo*, che formarono oggetto della concessione 1° maggio 1877, saranno tutte percorse dalla locomotiva.

L'apertura di quelle fra dette sezioni, mercè cui operavasi la congiunzione delle linee del Nord con quelle del Sud, e delle due principali città dell'isola, Cagliari e Sassari, diede occasione a delle feste, che assunsero una particolare importanza, sia per l'intervento dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici e di altri ragguardevoli personaggi che mossero dal continente, sia per il plauso unanime e la esultanza delle popolazioni Sarde. Per la Compagnia fu argomento di viva compiacenza l'apprezzamento favorevolissimo dei lavori eseguiti, delle condizioni e del l'avvenire delle nostre ferrovie, fatto da uomini di così alta competenza.

Le spese sostenute sul fondo delle costruzioni al 31 dicembre 1880 risultano dal Bilancio generale in . . . . L. 36,268,904.57
mentre alla fine del 1879 ascendevano a » 18,227,047.82

per cui quelle incontrate durante il 1880 importano . . . . L. 18,041,856.75

Attualmente il fondo delle costruzioni, costituito presso il Tesoro dello Stato, residuasi a L. 1,164,431.24; e con questa somma, aumentata a' termini della Convenzione delle garanzie chilometriche di prodotto netto sulle nuove sezioni per l'anno corrente, si deve provvedere al compimento della sezione 8ª, alle opere di finimento di tutte le linee del 2° periodo, non che al servizio delle 160 mila Obbligazioni, scadente nel 1881. Colla fine poi di quest'anno, il fondo delle costruzioni sarà chiuso; ed a partire dal 1° gennaio 1882, le garanzie chilometriche sulle nuove linee, nonchè il servizio delle 160 mila Obbligazioni entreranno a formar parte dei proventi e degli oneri ordinarii della Compagnia.

Anche la ritenuta di L. 1000 per ogni chilometro delle vecchie linee, che opera il Governo a' termini dell'art. 23 della Convenzione suaccennata, avrà termine in quest'anno. Essa aveva già raggiunto, dopo il primo semestre del 1880, la cifra di L. 16,920 di rendita 5 per cento, esistente presso la Cassa dei depositi e prestiti. Colle ritenute sulle garanzie del secondo semestre 1880, e su quelle del primo del 1881, si troverà sicuramente formata la prestabilita somma di L. 25,000 di rendita, da servire di cauzione per la retta costruzione delle linee del secondo periodo. Così, anche per le vecchie linee, la garanzia di prodotto netto sarà compresa, dal luglio prossimo in poi, fra i proventi

(*) Si è aperta ieri — V. *Notizie ferrov. ital.* (La Red.)

ordinarii della Compagnia nella sua integrità di L. 14,800 per chilometro.

Avendo toccato di una parte della rendita che trovasi presso la Cassa dei depositi e prestiti, crediamo non inutile farvi cenno brevemente di altre L. 25,000 di rendita, che unite alle suindicate L. 16.920, formano un totale di L. 41,920 di rendita, corrispondenti, a prezzo d'acquisto, alle L. 790,555.90 segnate nella parte *attiva* del Bilancio generale. A titolo di cauzione per la costruzione delle linee del primo periodo, esistevano nella Cassa dei depositi L. 25,000 di rendita di spettanza della Compagnia, la quale fin dal 1875, come vi esponemmo nel rapporto letto nell'Assemblea delli 29 marzo 1876, ne fece cessione in pagamento di passività ad un Istituto bancario, con promessa di renderle libere ed esigibili entro un determinato tempo, e di corrispondere, in caso di ritardo, una somma come penalità. La liberazione delle 25,000 lire di rendita dipendeva dal collaudo delle linee del primo periodo: collaudo che noi ci lusingavamo ottenere poco dopo la visita fatta dal Commissario governativo per tale scopo nell'aprile 1879. Ma la nostra speranza fu delusa, ed il collaudo non è ancora pronunciato. Intanto, per non mancare ulteriormente all'impegno, nè sottostare al carico della penale, credemmo dell'interesse della Compagnia di procurarci a mutuo la somma necessaria per acquistare 25,000 lire di rendita, che potemmo così consegnare all'Istituto che ne era creditore. Restò per tal guisa la nostra Compagnia, da un lato proprietaria delle 25,000 lire di rendita esistenti presso la Cassa dei depositi, e dall'altro debitrice del prezzo delle medesime. Questo debito per prezzo della rendita è compreso nella cifra di L. 791,500 40 notata nel Bilancio generale, sotto la rubrica « Effetti a pagare ». Noi ci auguriamo che entro l'anno in corso le linee del primo periodo siano finalmente collaudate; e che, liberate le 25,000 lire di rendita, si possa, realizzandole, estinguere col ricavo il debito corrispondente, e togliere dal nostro Bilancio queste due partite equivalenti in *Attivo* ed in *Passivo*.

L'alacrità spiegata nel ramo delle costruzioni ha importato, di conseguenza, altresì molto lavoro anche nel ramo dell'esercizio, il quale nel decorso anno ebbe per cómpito principale di avviare il servizio sulle nuove linee. Mentre fu soddisfatto in modo lodevole a questo precipuo scopo, non venne per altro trascurato, neppure durante il 1880, il proposito non meno importante di migliorare progressivamente la nostra Amministrazione ferroviaria, per farla avanzare verso quell'assetto normale, che teniamo sempre di mira. E a ciò hanno egregiamente cooperato l'intelligenza e l'energia del nuovo funzionario preposto alla Direzione dell'esercizio; talchè i risultati finanziarii della gestione 1880 presentano un'eccedenza attiva di L. 1,064,113.77, superiore di ben L. 160,500.77 a quella che era stata presagita nel Bilancio preventivo, da voi approvato nella precedente Assemblea.

I prodotti dell'esercizio delle linee sociali diedero una media chilometrica di L. 4,391.77, inferiore a quella del 1879 che fu di L. 4,779.34, come era naturale e preveduto, stantechè i nuovi tronchi, che apronsi all'esercizio, danno sempre nei primi tempi dei tenui proventi

Ma ciò che è notevole e confortante si è la diminuzione verificatasi nella media chilometrica delle spese, che nel 1879 fu di L. 5,503.02, e nel 1880 si ridusse a L. 5,334.07; quantunque in quest'anno, a differenza de' precedenti, siansi unite alle spese propriamente dette di esercizio, anche quelle del Consiglio, dell'Amministrazione centrale, e dell'Agenzia di Londra, formandone una sola somma totale, sulla quale venne commisurata la detta media di L. 5,334.07 al chilometro. Questa diminuzione nelle spese è la prova più convincente dei passi che si sono fatti nel 1880 verso quell'assetto normale di cui sopra parlammo, e che non potrà dirsi raggiunto se non quando le spese della nostra gestione, di qualunque natura esse siano, si troveranno, ciascun anno, coperte interamente dai prodotti delle linee, e dal supplemento che ci paga il Governo a titolo di *garanzia di prodotto lordo*.

I risultati del bilancio, che è ora sottoposto alla vostra approvazione, non sono, a dir vero, molto distanti da quella meta:

Contro le spese ammontanti a		L. 1,526,557.86
si hanno i prodotti in .	L. 1,256,881.56	
e la garanzia di prodotto lordo in	» 241,120.80	
in tutto	L. 1,498,002.36	» 1,498,002.36
lasciando uno scoperto nelle spese di sole L.		28,555.50

Però devesi avvertire, per formare un giusto apprezzamento, a questo riguardo, dell'esercizio 1880, che durante quell'anno, se da un lato era pressochè reso impossibile l'incremento dei prodotti dal fatto stesso dell'apertura di tanti chilometri di linee nuove, dall'altro lato però occorsero ben poche spese, uscenti dalla sfera puramente ordinaria. Locchè porta a concludere che rimane ancora buona via a percorrere, nel doppio senso di aumentare i prodotti e di ridurre le spese, per istabilire in modo normale e permanente nella nostra gestione l'assetto e l'equilibrio di cui parlammo, e che è consono allo spirito e alle disposizioni della Convenzione col Governo 1° maggio 1877, la quale costituisce la base economica e finanziaria della nostra Compagnia.

Col proposito di attenerci fedeli all'accennato programma, abbiamo concretato il bilancio preventivo del 1881, nel quale, pur comprendendo spese straordinarie molto superiori a quelle sostenute nel 1880, si prevede un'eccedenza attiva non inferiore a quella lasciata dall'esercizio dello scorso anno; e ciò appunto facendo assegnamento sopra un progresso nei prodotti, e sopra una razionale continenza nelle spese ordinarie.

Come vi dicemmo, l'anno 1881 è l'ultimo nel quale mantiensi ancora in vita il fondo così detto delle costruzioni, giusta le disposizioni della Convenzione 1° maggio 1877; e quindi anche per quest'anno le garanzie chilometriche sulle nuove linee e il servizio delle 160,000 Obbligazioni, continuando a formare un'attività e un carico del fondo medesimo, non figurano nel bilancio preventivo che vi presentiamo, il quale porta queste cifre finali:

Entrata	L. 8,725,600
Uscita	» 7,565,600
Utile disponibile	L. 1,160,000

Ritornando al bilancio consuntivo del 1880, voi vedete che esso si chiude con un supero disponibile di L. 1,064,113.77; senza tener conto dell'avanzo in L. 35,209.03 dell'esercizio 1879, rimasto dopo eseguite le distribuzioni che furono deliberate nell'Assemblea dello scorso anno, e liquidato l'aggio sul pagamento fattone in oro alle Azioni di preferenza: non che dopo avere supplito quanto mancava nelle deduzioni fatte sul dividendo per soddisfare le imposte di ricchezza mobile e di circolazione a tutto il 1880.

Detto supero disponibile del 1880 va ripartito, a tenore dell'art. 39 degli Statuti sociali, nel modo seguente:

a) il 5 per 100 al fondo di riserva;

b) l'interesse in ragione del 5 per cento, cioè L. 12.50 in oro per ciascuna Azione, alle 60 mila Azioni di preferenza;

c) il resto alle 40 mila Azioni ordinarie in conto del loro interesse 5 per cento.

Inoltre il consuntivo del 1880 lascia, come quello dell'anno precedente, un supero *non disponibile* rappresentato dalla ritenuta di L. 1000 per chilometro, fatta dal Governo sulla garanzia afferente le linee del primo periodo, ammontante a L. 197,361, convertita in rendita ed esistente presso la Cassa dei depositi. Anche questo supero *non disponibile* va assegnato, come si fece l'anno scorso, alle 40 mila Azioni comuni, coi vincoli a cui si trova sottoposto.

Ciò premesso; — e ritenuto che colle deduzioni eseguite sui dividendi degli anni decorsi, si trovano soddisfatte le tasse di ricchezza mobile e di circolazione a tutto l'anno 1880, lasciando il detto avanzo di L. 35,209.03; — ritenuto che la pendenza della lite per la esenzione di tasse fra le due categorie di Azioni consiglia a non aumentare le partite controverse con una nuova deduzione per le tasse del 1881, le quali si liquideranno nel consuntivo dell'anno in corso, potendo nutrire speranza che avanti la fine di quest'anno la controversia stessa sarà definitiva-

mente risoluta; — il vostro Consiglio è convinto che. rimandando a quando la detta questione sarà definita, ogni deliberazione sull'accennato avanzo del 1879 in L. 35,209.03, e sui compensi fra le due categorie d'Azioni per le tasse pagate a tutto il 1880, si possa e sia conveniente ripartire fra gli azionisti gli utili suaccennati, risultanti dal consuntivo del 1880, senza alcuna deduzione.

Deliberazioni prese dall'Assemblea.

L'Assemblea:

1. Approva il Bilancio consuntivo del 1880.
2. Approva il Bilancio preventivo del 1881.
3. Delibera che gli utili netti e disponibili, risultanti dalla gestione 1880 in L. 1,064,113.77, siano per una parte corrispondente al 5 0[0 assegnati al fondo di riserva; per un'altra parte corrispondente a L. 750,000 in oro, siano ripartiti fra le 60 mila Azioni di preferenza, di classe *A*, in ragione di L. 12.50 in oro per ciascuna Azione, contro rilascio delle cedole N. 14 e 15 relative ai due semestri del 1880.
4. Riservando impregiudicata la questione: se le Azioni di preferenza abbiano diritto di conseguire il 5 per cento, loro spettante, libero, oppure no, dalle tasse di ricchezza mobile e di circolazione, e salvi gli effetti della risoluzione di tale questione, delibera:

a) che il resto degli utili disponibili dell'esercizio 1880, dopo le assegnazioni fatte colla deliberazione precedente, sia ripartito fra le 40 mila Azioni comuni, di classe *B*, contro rilascio di tutte le cedole di interessi scaduti fino al 1° gennaio 1881; senza che, per il distacco di queste cedole, abbiano da restare pregiudicate le assegnazioni fatte e da farsi a dette 40 mila Azioni della somma trattenuta dal Governo a titolo di cauzione, la quale, allorchè si renderà esigibile, sarà distribuita nella misura che risulterà dovuta alle 40 mila Azioni comuni, cumulativamente agli utili dell'anno in cui l'esigibilità ne sarà verificata, e contro il rilascio delle cedole riferentisi all'anno medesimo;

b) che sia assegnata e riservata alle 40 mila Azioni comuni la ritenuta fatta dal Governo a tutto dicembre 1880 sulla garanzia di prodotto netto delle linee del primo periodo, da essere tale ritenuta effettivamente pagata ai portatori delle Azioni comuni quando e nella misura che verrà restituita dal Governo alla Compagnia.

5. Autorizza il Consiglio a stipulare col Governo una Convenzione per la costruzione e l'esercizio d'un tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci, sotto l'osservanza degli stessi patti e delle stssse condizioni stabilite per le altre ferrovie Sarde, dette del secondo periodo, nella Convenzione 1° maggio 1877, approvata con legge 20 giugno 1877 N. 3910, e per il tempo a decorrere sino allo spirare della concessione delle linee medesime.

IL RIORDINAMENTO DEL GENIO CIVILE

E LA CAMERA

Riceviamo da Roma il seguente articoletto, a cui volentieri diamo luogo:

Mentre da tutte le parti si parla e scrive e discute pel miglioramento degli impiegati civili; mentre, dopo quanto si è fatto per essi nel 1876, si tornano a distribuire degli aumenti ascendenti in complesso, non al così detto *milione*, ma nel fatto, e salvo i maneggi più o meno *logismografici*, a più di *tre milioni*, gli ufficiali del Genio civile continuano a restare cogli stipendii ed assegni fissati nel 1859, epoca in cui la vita costava il terzo o la metà meno di adesso. Ciò non è, certo, nè giusto, nè equo!

D'altra parte, mentre da tutti si declama sui lavori pubblici, sul far bene, studiare bene, diriger bene, nessuno pensa che il fondamento di tutto ciò è, e deve essere il compensare, se non bene, almeno decentemente chi dovrebbe tanto lavorare.

Il Governo ha presentato e ripresentato il progetto di legge, che mette termine all'equivoca condizione del Genio civile e ne regola le competenze in termini, se non larghi, almeno onesti. Che fa la Camera? La Camera non se ne occupa nè punto, nè poco. Siccome non si tratta di guadagnare dei portafogli, nè di dar luogo a crisi, i deputati, che compongono la Commissione per la legge del Genio civile, ogni tanto fanno stampare dai giornali che si sono riuniti, che il lavoro è quasi finito, che presto si vedrà tutto alla luce; e le cose continuano a stare dove sono.

L'onorevole Gerra, che era relatore e aveva saputo far credere di aver fatto tutto, cessò di essere deputato, senza aver fatto nulla. L'onorevole Marchiori, nuovo relatore, ha anche lui la stessa malattia: i giornali dicono che ha fatto tutto, ma le cose son sempre allo *statu quo ante*.

L'onorevole Grimaldi, che è presidente della Commissione, ha troppe cose da fare per pensare al Genio civile; ed il ministro Baccarini, che pure lo potrebbe, pare non voglia fare alcuna premura alla Camera su quell'importante progetto.

Ci è per conseguenza da consolarsi, sperando che nel 1981 si parlerà ancora della legge pel riordinamento del Genio civile, e della utilità, anzi della necessità, di approvarla! X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In seguito ad una rapida visita fatta ieri ai lavori per la prossima Esposizione industriale di Milano, siamo in grado di assicurare che i lavori stessi procedono con molta alacrità. Parecchie delle grandi gallerie sono quasi ultimate. Mercè lo sviluppo dei binarii nel recinto dell'Esposizione, che si raccordano colla Stazione centrale ferroviaria, il trasporto delle merci e degli oggetti d'arte viene eseguito con piena regolarità, e ne agevola d'assai il collocamento a posto. Vengono giornalmente attivati parecchi treni speciali, che percorrono il Corso Venezia, senz'aver mai dato luogo ad alcuno degl'inconvenienti che taluni temevano in una località così frequentata.

Constatiamo con piacere tali risultati, poichè ci danno ragione di ritenere che anche codesta Mostra nazionale non riescirà inferiore alla generale aspettazione.

Da una distinta, gentilmente comunicataci, intorno agli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia durante il 4°. trimestre del 1880, rileviamo che il numero di essi ascese a 5 nel mese di ottobre, a 7 nel mese di novembre, ed a 6 nel mese di dicembre, cioè in totale a 18. Consistono, per la maggior parte, in sassi lanciati contro i treni, od in lievi ostacoli posti sui binarii, comprese tre capsule esplodenti, per cui venne arrestato il convoglio.

Fortunatamente le conseguenze si ridussero alla

rottura di alcuni vetri ed una piccola ferita ad un viaggiatore; ma è sempre deplorabile il rinnovarsi di consimili atti brutali sulle nostre ferrovie.

Sappiamo essere intendimento di una delle più rinomate Case inglesi di impiantare in Italia un grande Stabilimento per la costruzione di locomotive.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito ai risultati della gara già annunziata nel nostro numero del 23 febbraio p. p., e che ebbe luogo il 7 corr., ha aggiudicato alla Ditta Maffei di Monaco la fornitura di 5 locomotive ad 8 ruote accoppiate, al prezzo di fr. 1.15 al chil., e fr. 0.74 il relativo *tender*.

Ha pure aggiudicato alla Hannoverische Maschinenbahn Gesellschaft di Linden altre 5 locomotive a 4 ruote accoppiate, al prezzo di fr. 1.22 al chilog., e fr. 0.74 il relativo *tender*. La consegna di queste ultime dev'esser fatta un mese prima del tempo fissato dal Capitolato.

La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta ha delegato l'ing. cav. C. Frescot, Capo del Servizio del Materiale, a rappresentare le Ferrovie medesime alla Conferenza che avrà luogo fra breve in Svizzera tra le varie Amministrazioni delle Strade ferrate, allo scopo di adottare alcune norme per il transito del materiale ferroviario in servizio cumulativo.

A tale Conferenza interverrà pure il sig. Ispettore delle Strade ferrate, comm. Biglia.

La Corte di Appello di Genova ha, con sua sentenza, del 12 corr., mandato a fare una nuova perizia nella causa dell'Impresa Guastalla contro il Governo pei lavori della linea di Savona, accordando intanto all'Impresa una provvisionale di un milione di lire.

Dai Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio è stato firmato il decreto, col quale l'Amministrazione delle strade ferrate Romane è stata autorizzata ad introdurre nelle tariffe vigenti su quelle linee le annunciate modificazioni relative al trasporto del fieno e di altri foraggi. Le nuove tariffe portano una riduzione sui prezzi attuali pei detti trasporti, quando il fieno o gli altri foraggi in balle sono compressi in ragione di 200 chilogrammi per metro cubo.

Le modificazioni preindicate, come abbiamo detto nel nostro numero precedente, erano vivamente e con ragione reclamate da alcuni grossi fornitori di fieno dell'Agro Romano; e noi troviamo che, trattandosi di cosa equa, il Ministero ha fatto benissimo a provvedervi con sollecitudine.

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato dal Ministero a dare parere intorno al punto di innesto della linea Roma-Sulmona con quella in esercizio da Pescara ad Aquila, in sua adunanza del 12 corrente ha ammesso esservi poca differenza di produttività fra i due tracciati, l'uno per Molina e l'altro per Cocullo, che si contendono la preferenza. Ha però riconosciuto necessario che apposita Commissione proceda ad una visita locale per uno studio di confronto dei terreni attraversati dalle due linee rivali, per decidere quali abbiano la maggiore stabilità.

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

9 *marzo* — Fatali per l'appalto del tronco Cava Carbonara-Groppello, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni — Non venne presentata alcuna offerta di ribasso superiore al ventesimo; perciò l'appalto venne deliberato definitivamente al signor Battaglia Cecilio, deliberatario provvisorio alla prima asta per la somma di L. 319,275; ossia col ribasso del 17.50 0[0] sulla somma di appalto.

9 *marzo* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Mortara a Garlasco, della linea suddetta — Rimasto deserto, tanto presso il Ministero dei lavori pubblici, quanto presso la Prefettura di Pavia. Un nuovo esperimento d'asta avrà luogo il 1° del prossimo aprile.

11 *marzo* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Candela-Ponte Santa Venere, della linea Candela-Fiumara d'Atella — Deliberato provvisoriamente al signor Fonginele Ignazio per la somma di L. 835,800.

Ci scrivono da Roma:

Per poter andare senza fermarsi un momento da Parigi o da Londra, o anche, se così piaccia, da Terranova o da Nuova York a Palermo, si è recata una profonda perturbazione nell'orario della linea Firenze-Roma.

Si partiva prima coi diretti serali da Roma alle 10.40: ora si partirà alle 11.25. È chiaro che pel viaggio la cosa è indifferente; invece il trovarsi alla Stazione ad ora così tarda è un grave incomodo e per chi parte e per chi accompagna.

Peggio è per l'arrivo del diretto da Firenze, che succedeva alle 6 antim., e che col nuovo orario per Palermo succederà alle 5.10 antim.

Ma chi desidera di giungere in una gran città nelle ore notturne od antimeridiane, in cui tutto tace, tutti dormono, e l'aria non è sana? Che cosa farà chi volesse far a meno di albergo e tornare la sera a Firenze? Chi viaggia per diporto o per commercio, chi ritorna a casa dopo un viaggio, tutti insomma quelli che giungono a Roma da Firenze, non potranno essere che altamente seccati da quell'ora stranissima di arrivo, che costituisce un impegno poco sensato dei mille che vengono a Roma dalla parte di Firenze in favore dei tre o quattro, che da Roma partono per Palermo per la strada di terra, più costosa e più lunga di quella di mare, e però buona unicamente per senatori, deputati che non pagano, o per malati e donne che temono il mal di mare.

Il *Monitore* faccia sentire la sua voce su tale proposito. — Anche le popolazioni piemontesi non possono essere insensibili agli inconvenienti creati da una stranissima dipendenza dall'estremo mezzogiorno.

Z.

Ci scrivono da Cagliari:

Questa Camera di commercio ed arti ha rinnovato recentemente le più vive istanze per ottenere talune

riduzioni di tariffa sulle linee ferroviarie pel trasporto dei minerali. L'invocata disposizione è da molto tempo attesa dall'industria mineraria, la quale per tal guisa potrà grandemente prosperare nell'isola.

Vi sono certi prodotti minerali, come ad esempio la giallamina, che in causa della loro povertà non possono essere coltivati con vantaggio, a ciò opponendosi la elevata tariffa di trasporto. Una riduzione della tariffa, oltrecchè indispensabile se pur vuolsi aiutare quell'industria, tornerebbe anche utile alla Società ferroviaria, la quale vedrebbe così aumentare sensibilmente i trasporti sulle proprie linee.

La Società di Monteponi trasporta sulla ferrovia i detti prodotti minerali, e li spedisce con utilità all'estero: ciò può farsi pure quando trattasi di miniere prossime al mare; ma accade assolutamente il contrario, se i minerali si debbono ricavare dall'interno.

Questa Camera ha concluso col fare caldo appello al Governo per interessarlo in una questione tanto vitale per l'industria mineraria della Sardegna, nella quale sono impiegati e si impiegano continuamente considerevoli capitali, e che finirebbe miseramente, se il Governo non pensasse a provvedere al più presto.

><

Riceviamo da Benevento informazioni sullo stato dei lavori in corso sulla linea da Benevento a Campobasso, riferibili alla fine di febbraio p. p.

I movimenti di terra sul 1° tronco (di chilom. 5) erano ultimati; quelli del 2° tronco (di chilom. 22) erano molto avanzati, e poco ancora mancava al loro compimento; quelli del 3° tronco (di chil. 35) furono iniziati nel detto mese.

La cattiva stagione ha impedito un regolare progresso nelle opere d'arte, ed ha pure intralciato i lavori dei fabbricati delle cantoniere e delle Stazioni dei due primi tronchi; nel 3° si è provveduto all'impianto dei cantieri ed all'ammanimento dei materiali da costruzione. Su quest'ultimo tronco venne incominciato lo escavo alla galleria Giordano.

L'armamento si trovava limitato a metri 6000 da Benevento. Sappiamo però che si stanno prendendo dei provvedimenti atti a spingere la posa al più presto fino alla Stazione di Pietralcina.

In media, nel mese di febbraio furono impiegati per ogni giorno di lavoro 2500 operaj.

><

La Direzione generale delle strade ferrate Romane ha rimesso all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto per provvedere all'impianto del 3° binario ed alla costruzione del marciapiede nella Stazione di Ontanese, lungo la linea Roma-Napoli.

La spesa, già ammessa dal Consiglio di amministrazione della Società, è preventivata in L. 10,600.

La stessa Società ha pure sottoposto al Ministero lo studio commessole per collocare sotto la via Aurelia il binario di congiunzione della Stazione col porto di Civitavecchia, come sarebbe desiderio di quel Municipio. Sembra però che tale studio abbia portato a conseguenze affatto contrarie ai desiderii municipali, imperocchè sarebbe risultato che il passaggio in sotterraneo, oltre alle difficoltà di esecuzione, richiederebbe quasi il doppio della spesa prevista in altro progetto già approvato. La Società delle Romane ha quindi instato affinchè sia provveduto senz'altro all'esecuzione del primitivo progetto.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni intorno ad affari riguardanti le Strade ferrate:

Ha ritenuto che sia meritevole di approvazione la proposta di transazione di lite fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Paglia e Vigna per maggiori compensi da quest'ultima chiesti pei lavori eseguiti lungo il tronco della ferrovia ligure di levante, tra i Cavi di Lavagna ed il torrente Gramolo;

Ha dato avviso favorevole sulla proposta di deviare un tratto della strada provinciale di Atessa per far luogo all'impianto della Stazione di Tito sul tronco di ferrovia da Picerno a Potenza;

Ha opinato che possa approvarsi il progetto di appalto del 3° tratto della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra i chilom. 17 + 300 e 28 + 200, compilato dalla Direzione tecnica governativa di Taranto.

L'importo dei lavori da appaltare ammonta a lire 340,100. Le espropriazioni sono da compiersi dalla Amministrazione governativa, e per esse e per lavori imprevisti è lasciata a sua disposizione la somma di L. 68,800. Nel progetto non è compresa la provvista del ferro per l'armamento della via, e del materiale fisso delle Stazioni e fermate;

Ha per ultimo dato parere in ordine a talune questioni relative alla concessione di diverse linee di *tramways* in provincia di Caserta.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 7 al 12 marzo 1881.

Furono approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di una ferrovia economica da Palermo a Corleone;

L'impianto di un binario d'incrociamento nella Stazione di Framura, lungo la ferrovia da Genova a Spezia;

L'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Pegli, lungo la ferrovia da Genova a Ventimiglia;

Talune opere di consolidamento all'imbocco della galleria di Cattolica, nella ferrovia da Bologna ad Ancona;

La concessione di un *tramway* a vapore da Capodichino per Secondigliano ad Arzano ed Aversa, nelle provincie di Napoli e Caserta;

La sistemazione del servizio merci nella Stazione di Torre del Greco, lungo la linea Napoli-Eboli.

Il Consiglio superiore ha inoltre ritenuto che debba essere riformato il progetto di appalto del tronco Castrocucco-Scalea, della linea Reggio-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie. — Dalla Relazione presentata al Senato dal ministro Magliani circa la legge per l'abolizione del corso forzoso, togliamo la seguente dichiarazione sui proponimenti suoi riguardo ai prezzi di trasporto sulle strade ferrate, in relazione all'abolizione medesima:

« Rispetto ai prezzi di trasporto per strada ferrata, possiamo essere più espliciti. Non è nell'animo nostro d'impegnarci a riduzioni generali e proporzionali, che sopra alcune reti (e in ispecie quella Meridionale) non è in poter nostro d'imporre, e che rispetto alle altre strade ferrate

cagionerebbero al Tesoro ingenti e non sempre giustificate perdite. Però non possiamo dissimularci che, siccome l'abolizione del corso forzoso mette in condizioni migliori l'azienda delle strade ferrate, così è convenevol cosa che una parte almeno del profitto sia consacrata a liberali riforme delle tariffe. Ma vogliamo che il sacrificio sia fecondo a pro dell'agricoltura e dell'industria; e ci conviene di non dimenticare che la riduzione delle tariffe dev'essere accompagnata da un savio riordinamento tecnico, e soprattutto da un aumento corrispondente del materiale mobile. Nè l'una cosa, nè l'altra possono essere improvvisate; perchè la prima richiede lungo e paziente studio per vedere quali materie prime, quali strumenti di lavoro, quali derrate agrarie, quali prodotti industriali debbano essere favoriti; la seconda domanda molto danaro e tempo non poco, specialmente volendo che le commesse si volgano ai nostri opificii meccanici. Ad ogni modo, il Parlamento, esaminando il progetto di legge per lavori e provviste rispetto alle strade ferrate dell'Alta Italia, ci indicherà quale sistema si debba tenere nella riforma delle tariffe ».

Questo progetto, com'è noto, è stato presentato alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici, ma non se ne conosce ancora il testo.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Nell'ultima adunanza del Consiglio comunale di Firenze, in seguito alla deliberazione del Senato per la sostituzione della linea Faenza-Firenze alla Faenza-Pontassieve (come nel progetto di legge che riferiamo più sopra), « essendosi riconosciuto anche dai più competenti ufficiali generali che seggono nel Senato non essere la Faenza-Firenze, sotto i rapporti militari, inferiore alla Faenza-Pontassieve », veniva all'unanimità adottata, dopo alcuni *considerando*, la seguente deliberazione:

« Il Consiglio delibera di fare istanza alla Camera dei deputati, affinchè, confermando la deliberazione presa dal Senato nell'adunanza del 22 febbraio 1881, sostituisca, per la linea ferroviaria Tosco-Romagnola, al tracciato Faenza-Pontassieve l'altro Faenza-Firenze ».

Tramways di Firenze. — Domenica aveva luogo la inaugurazione della nuova linea di *tramway* a vapore fra la città di Firenze e Signa, con grande esultanza di tutti i paesi che la linea stessa percorre.

Il treno era composto di tre bellissime carrozze, costruite dalla officina Grondona di Milano, e su di esse sventolavano le bandiere belga e italiana. La macchina a vapore era con molto buon gusto circondata da mazzi di fiori. Il Direttore della *Società dei Tramway fiorentini*, sig. Wigny, riceveva gl'invitati, che superavano l'ottantina; fra cui il Sindaco e varii componenti la Giunta, il cons. De Nobili, rappresentante il Prefetto, il console del Belgio, il sig. Waroquier, direttore dell'altra Società belga che ha in esercizio le linee della destra dell'Arno, insieme al Capo dell'Ufficio tecnico ed all'Ispettore-capo cav. Albanesi.

Dato il segnale della partenza, il treno, circondato sempre dalle popolazioni, in poco più di un'ora giungeva a Signa, ove lo accoglieva festante tutto il paese.

Lungo il tragitto, si ebbe luogo di ammirare la ben intesa costruzione della linea, e tutti ne resero le dovute lodi al direttore signor Wigny.

Gl'invitati vennero poi gentilmente accolti dall'on. Sindaco di Signa, e quindi dal marchese cav. Teodoro Ducessois, fortunato possessore di una magnifica villa sui colli, dove, a cura del suddetto sig. Wigny, era stata imbandita una lauta colazione; e dopo calorosi brindisi di circostanza, la comitiva fece ritorno a Firenze, accommiatandosi dall'egregio signor Wigny, il quale colla sua gentilezza seppe cattivarsi l'universale simpatia.

— Leggiamo pure nella *Nazione* del 10:

Le belle macchine, che parvero alla Società belga di una potenza più grande di quelle generalmente impiegate nelle linee dei *tramways*, escono dalle officine dei signori Henschell et Sohn di Cassel. La Società di Bruxelles, a cui spetta, con altra, questa importante linea, porta il titolo di *Società dei tramways fiorentini*, e non a torto, poichè, al pari dell'altra *Anonima*, ebbe il tatto, di cui le deve essere grata Firenze, di mettere in esercizio quelle linee con un personale completamente italiano; e la linea, che meritò l'approvazione di tutti, fu eseguita sotto gli ordini di un nostro bravo concittadino, l'ingegnere signor Lazzerini.

La Società dei *tramways* fiorentini, per sempre più facilitare le rapide comunicazioni fra i paesi limitrofi e il gran centro di Firenze, si propone di aprire degli abbuonamenti a prezzi ridotti, d'introdurre servizii d'omnibus fra i paesi che non si trovano sulla linea e la linea stessa.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Leggiamo nel *Corr. Mercant.* del 10:

Un rappresentante della Sud-Bahn riscosse, pochi giorni sono, alla cassa della Tesoreria di Genova, lire 4,500,000 circa in oro, come primo acconto degli approvvigionamenti fatti per conto del Governo italiano, durante l'esescizio biennale delle strade ferrate dell'Alta Italia. Rimase nullameno impregiudicata, per esplicita riserva fatta, la questione vertente fra le due parti intorno alla facoltà pel Tesoro di soddisfare tale pagamento in oro, od all'obbligo suo di soddisfarlo con titoli di rendita al corso medio del primo semestre successivo alla cessazione dell'esercizio.

Ferrovia Piani Portis-Tolmezzo. — Scrivono da Tolmezzo, 6, al *Giorn. di Udine*:

L'adunanza dei Carnici, indetta allo scopo di promuovere la detta ferrovia, ebbe luogo nella sala municipale di Tolmezzo, alle ore 10 ant. di oggi.

Aprì la seduta l'assessore Girolamo Schiavi, delegato all'uopo dal Sindaco indisposto. Oltre il Municipio di qui, e più che 60 cittadini, intervennero all'assemblea i Sindaci di Villa Santina, di Suttrio, di Cavazzo, di Arta, di Zuglio, di Prato-Carnico, di Preone, di Lauco, di Treppo e di Paluzza.

Dopo uno splendido discorso del rappresentante il Municipio, e dopo brevi osservazioni e schiarimenti di alcuni tra gl'intervenuti, si votò alla quasi unanimità un ordine del giorno, proposto dall'avv. Perisutti, col quale: « l'Assemblea, dichiarando di grande utilità la costruzione della ferrovia Piani Portis-Tolmezzo, passa alla nomina d'una Commissione di 15 membri, composta di 4 delegati del Consiglio comunale di Tolmezzo, dei tre Sindaci di Ampezzo, Comeglians e Paluzza, e di otto cittadini Carnici, allo scopo che abbia a fare le pratiche tutte volute dalla legge e dal buon andamento dell'impresa, onde vedere nel più breve tempo possibile attuata una tale ferrovia ».

A commissarii, oltre i 4 delegati di Tolmezzo ed i tre Sindaci suaccennati, furono eletti i signori: dott. Beorchia-Nigris, Billiani Luigi, Casali G. B., De Giudici Leonardo, dott. Gortani Giovanni, dott. Andrea Linussio, avv. Perisutti, ed avv. Spangaro.

Tramway Milano-Trezzo-Bergamo. — Il *Sole* dice che i due Comitati bergamasco e milanese per il *tramways* Milano-Monza-Trezzo-Bergamo si sono fusi, conferendo la presidenza del nuovo Comitato al signor G. Lupi e la vice-presidenza al signor G. Bergomi di Monza. La sede del Comitato è in Milano (via San Paolo, 10.

Una nuova riunione si terrà il giorno 20 corr. L'ing. Strazza è stato incaricato della definitiva presentazione del progetto.

Tramway Milano-Gallarate — I giornali di Milano annunziano che verso la fine del mese verrà probabilmente aperta al pubblico servizio tutta la linea del *tramway* Milano-Gallarate.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 3 corr. approvò il verbale di consegna dei tronchi di strada provinciale destinati all'impianto del *tramway* Torino-Carignano-Carmagnola; ed approvò pure, colle modificazioni suggerite dall'Ufficio tecnico, il Capitolato speciale presentato dall'ingegnere Corti, concessionario dei *tramways* sulle strade comunali consortili fra Torino-Orbassano-Giaveno ed Orbassano-Piossasco.

Ferrovie nella provincia di Cuneo. — Il Consiglio provinciale, dopo lunga discussione, deliberava nella seduta straordinaria del 7 corr.: 1° di approvare il riparto della quota provinciale nella spesa della ferrovia Bra-Car-

magnola, in ragione dei 3[8 a carico della Provincia di Torino, e dei 5[8 a carico della Provincia di Cuneo; 2° di approvare il riparto della quota provinciale nella spesa della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, in ragione di una giusta metà fra le stesse provincie; 3° di offrire al Governo l'aumento di un decimo sulla quota obbligatoria provinciale per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia; 4° di incaricare la Deputazione di fare le opportune pratiche per ottenere il concorso delle Provincie di Genova e Porto Maurizio nella quota provinciale della ferrovia Ceva-Ormea; 5° di incaricare la stessa Deputazione di promuovere, nelle forme, di cui nell'art. 4° della legge 29 luglio 1879, il riparto della quota obbligatoria provinciale per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia fra le Provincie di Torino, Cuneo e Porto Maurizio; 6° di rinunziare al diritto di rivalsa verso i Comuni interessati per la quota di concorso per la spesa *di tutte le ferrovie complementari da costruirsi nella provincia* (Cuneo-Ventimiglia, Cuneo-Mondovì, Bra-Carmagnola, Airasca-Cavallermaggiore, Saluzzo-Moretta e Cuneo-Saluzzo); 7° di assegnare alla ferrovia a tipo ridotto Ceva-Mondovì-Fossano lire 300 mila a capitale perduto, in rate decennali, a partire dal giorno del compimento della linea.

Ferrovie economiche a Bari. — Scrivono da quella città, in data 7 corr., all'*Opinione*:

I lavori delle ferrovie economiche, mercè la intelligente e diligente direzione dell'ingegnere della Società belga, cav. Giulio Bernard, procedono bene e sollecitamente. A giugno potrà inaugurarsi il tronco Bari-Bitonto, ed a dicembre l'intero tronco Bari-Terlizzi-Barletta. Ciò si deve principalmente all'appaltatore, sig. Nicola Morelli, il quale vi spende con passione l'opera sua ed i suoi quattrini, per avere la soddisfazione di veder compiuta una bell'opera e nel minor tempo possibile. Egli spera anche di darci nell'interno della città le ferrovie a cavalli. Quanto ciò giovi al commercio barese, è inutile che io vel dica.

Ferrovie sarde. — Col 15 corrente si è aperta al pubblico servizio il tronco Monti-Terranova, comprendente la Stazione di Terranova, abilitata all'intero servizio, sia a grande che a piccola velocità, e la fermata di Ennas, ove i treni omnibus e misti sosteranno pel solo servizio viaggiatori e bagagli, ogni qual volta sianvi passeggieri da prendere o da lasciare. I viaggiatori, che intendono discendere in quella fermata, devono darne avviso al capotreno in una delle Stazioni precedenti.

Fino alla conclusione delle trattative in corso riguardanti l'orario definitivo per l'intera rete, le corse dei treni sul nuovo tronco vennero regolate con apposito orario provvisorio

Trasporti ferroviarii internazionali — Come era stato annunziato, ebbe luogo domenica 6 corrente, nella gran sala del Circolo Filologico in Firenze, la pubblica conferenza promossa dalla Associazione commerciale di Firenze sulla Convenzione internazionale pei trasporti di merci per ferrovia, progettata a Berna nel 1878, davanti a buon numero d'intervenuti, fra i quali si notarono i rappresentanti delle Ferrovie Meridionali e Romane, ed uno appartente alle Ferrovie dell'Alta Italia.

Dopo animata discussione, a cui prese parte anche il sig. De Seigneux, membro del gran Consiglio di Ginevra, si concordarono le seguenti deliberazioni, state approvate ad unanimità, astenendosi solo, quanto all'ultima, i delegati delle Ferrovie Meridionali e Romane, atteso il non trovarsi le medesime nel caso di profittare delle disposizioni ivi contenute, e per un riguardo alle Ferrovie dell'Alta Italia:

« 1. Che l'interesse pubblico e lo sviluppo del commercio internazionale richiedono che le Ferrovie sieno tenute a trasportare senza interruzione, e con un solo titolo di trasporto, le merci destinate al traffico internazionale;

« 2. Che è conveniente che la lettera di vettura sia redatta in doppio, uno degli orignali restando in mano alle Ferrovie per essere rimesso al destinatario all'atto dello svincolo;

« 3. Che il diritto di disporre della merce in corso di spedizione possa appartenere anche al destinatario, quando il mittente nella lettera di vettura abbia rinunciato a quel diritto;

« 4. Che le operazioni doganali siano esclusivamente fatte dalle Amministrazioni ferroviarie, con facoltà allo avente diritto di farle controllare da un suo speciale incaricato ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.*, del 12:

Il conto preventivo per il nono anno di costruzione della rete ridotta della ferrovia del Gottardo (Immensee-Pino), e del secondo anno di costruzione della linea del Monte-Cenere (1° ottobre 1880 al 30 settembre 1881), come viene proposto dalla Direzione del Gottardo, ed ora comunicato ai Governi esteri e cantonali e Società ferroviarie sussidianti, presenta le seguenti cifre.

1. Rete ridotta:

Costruzione:	Gran tunnel	Fr. 7,305,203
	Linee d'approccio.	» 29,932,100
	Spese generali	» 5,175,000
		Fr. 42,412,303

2. Linea del Monte-Cenere:

Costruzione	Fr. 5,337,520
Spese generali	» 200,000
	Fr. 5,537,520

Basandosi sui principii ammessi per il 7° ed 8° anno di costruzione, queste somme esigono le seguenti cifre per sovvenzioni:

Rete ridotta:	Gran tunnel	Fr. 6,675,528
	Linee d'approccio. . . .	» 13,768,766
	Linea del Monte-Cenere .	» 2,935,636

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di febbraio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 15,600 (nel mese corrispondente del 1880 14,327), introito fr. 17,700 (fr. 15,625.20); merce trasportata tonn. 4425 (tonn. 3544), introito fr. 14,400 (fr. 14,135.35). Introito complessivo fr. 32,100 (fr. 29,760.55), ossia fr. 782.93 (fr. 725.87) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 11,000 (1880: 11,633), introito fr. 9,500 (fr. 9,774.85); merce trasportata tonn. 1980 (tonn. 1285), introito fr. 5500 (fr. 3752.90). Introito complessivo fr. 15,000 (fr. 13,527.75), ossia fr. 576 92 (fr. 520.30) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 26,600 (1880: 25,960), introito fr. 27,200 (fr. 25,400.05); merce trasportata tonn. 6405 (tonn. 4829), introito fr. 19,900 (fr. 17,888.25). Introito complessivo fr. 47,100 (fr. 43,288.30), ossia fr. 702.98 (fr. 646.09) in media per chilometro.

Ferrovie savoiarde e svizzere. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che il 15 corr. si doveva tenere in Parigi una Conferenza fra delegati francesi e svizzeri per elaborare delle Convenzioni concernenti l'allacciamento delle reti savoiarde e svizzere presso Annemasse e della ferrovia Besançon-Marteau-Locle alla ferrovia Giura-Industriale presso Col des Roches. A delegato svizzero venne designato il sig. ministro dott. Kern, il quale a tale scopo sarà appoggiato dai signori consiglieri di Stato Philippin e Gavard, direttori dei dipartimenti delle pubbliche costruzioni dei Cantoni di Neuchatel e Ginevra, e dal direttore in capo dei dazii Meyer, come esperti.

Sempione e Monte Bianco. — La Camera dei deputati francese si occupò, nella seduta dell'8 corr., della presa in considerazione delle proposte dei signori Leone Renault e Dupont relative al traforo del Sempione e del Monte-Bianco, in base alla relazione del sig. Loubat, di cui già riferimmo un ampio sunto nel nostro numero del 16 febbraio p. p.

Il sig. conte di Douville-Maillefeu sviluppò un emendamento, dichiarando che conveniva attendere che il Governo avesse presentato uno studio comparativo della perizia, prima di votare la presa in considerazione di un progetto, che tende ad una spesa di 50 milioni sul confine in un paese estero.

Il sig. Loubat, relatore, rispose che la Commissione d'iniziativa parlamentare non ha proposto alcuna risoluzione decisiva, ma soltanto ha giudicato non esser possibile di respingere la presa in considerazione, che ha per iscopo di far rimandare l'esame delle dette proposte ad una Commissione speciale, senza alcuna preferenza.

Dopo che il Ministro dei lavori pubblici ebbe appoggiate queste conclusioni, la Camera votò la presa in considerazione.

Ferrovie austro-serbe-bulgare-turche. — Nella seduta del 7 corrente della Conferenza di Vienna incaricata di discutere la questione dell'allacciamento delle ferrovie serbe e bulgare, i delegati della Turchia, della Serbia e della Bulgaria hanno presentata una memoria sull'*avant projet* di Convenzione sottoposto dall'Austria nella prima seduta, e sulla questione in generale.

I tre detti delegati credono che si dovrebbero stabilire le basi generali della Convenzione progettata, prima di esaminarne i particolari.

I delegati della Serbia e della Bulgaria hanno chiesto degli schiarimenti sulla natura e l'estensione degli obblighi che risultano pel loro paese dal trattato di Berlino.

La Turchia e l'Austria si sono dichiarate pronte a dare tutti gli schiarimenti possibili. La prossima seduta sarà fissata quando il Governo austriaco avrà esaminato la memoria presentata nella detta seduta del 7 corr.

Disastro in America. — Il treno da Washington a Baltimora, sul quale viaggiava, giorni sono, l'ex-presidente Hayes colla sua famiglia per recarsi ad Ohio, incontrò un altro treno vicino a Baltimora. Rimasero uccisi due viaggiatori e parecchi feriti, ma Hayes coi suoi rimase incolume.

Notizie Diverse

Circoli del Genio civile. — Con decreto ministeriale del 1° corr. sono stati designati i sottoindicati signori Ispettori del Genio civile, che devono assumere per l'anno 1881 l'ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita dal decreto ministeriale del 31 marzo 1880: 1. Imperatori comm. Gioacchino; 2. Correnti comm. Annibale; 3. Natalini cav. Pompeo; 4. Spadon cav. Ottavio; 5. Rapaccioli comm. Sante; 6. Schioppo cav. Vincenzo; 7. Dionisio comm. Carlo; 8. Betocchi comm. Alessandro; 9. Poggi cav. Francesco; 10. Borgnini cav. Giovanni; 11. Ponzo comm. Carlo; 12. Brauzzi comm. Osea.

Miniere dell'Elba. — Dopo la deserzione del primo incanto tenuto il 7 corr., come annunciammo, per l'affittamento triennale delle Regie Miniere dell'Elba e fonderie del ferro in Toscana, se ne terrà un secondo il 31 corr. mese, ma esclusivamente presso l'Intendenza di finanza in Roma, conforme alle condizioni già indicate nel nostro numero del 16 febbraio p. p.

Esposizione d'elettricità. — Leggesi nel *Diritto*: Stabilite le norme pel concorso italiano all'Esposizione internazionale di elettricità, che sarà tenuta a Parigi dal 1° agosto al 15 novembre 1881, venne l'altro ieri firmato il Decreto Reale che nomina la Commissione incaricata di promuovere il concorso anzidetto, provvedendo alla scelta ed all'accettazione degli oggetti da esporsi, ed alla compilazione del Catalogo.

Questa Commissione è composta dei seguenti signori: Blaserna comm. prof. Pietro; Cantoni comm. Giovanni prof. all'Università di Pavia; Ferraris cav. ing. Galileo professore nel R. Museo industriale di Torino; Filopanti prof. Quirico, deputato al Parlamento; Govi comm. Gilberto, professore all'Università di Napoli; Palmieri commendator Luigi, professore all'Università suddetta; Rossetti cav. Francesco, professore all'Università di Padova, delegato del Ministero della pubblica istruzione; Tacchini momendator Pietro, direttore dell'Ufficio centrale di meteorco logia in Roma; Salvatori comm. ingegnere Fedele, Ispettore generale dei telegrafi, delegato dal Ministero dei lavori pubblici; Serra cav. Luciano, capitano di fregata, delegato dal Ministero della marina; Miraglia comm. Niccola, direttore dell'agricoltura; Romanelli comm. Alessandro, direttore dell'industria e del commercio; Monsilli cav. Antonio, segretario del Ministeaa d'agricoltura, industria e commercio, nella qualità di segretario della Commissione, la quale eleggerà il Presidente nel suo seno alla prima adunanza.

Illuminazione delle coste marittime. — La Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici, ed istituita per studiare un piano generale della illuminazione delle coste marittime del regno d'Italia, ha formulato il questionario, che contiene 29 quesiti, i quali sono stati proposti ai comandanti generali di squadre e di dipartimenti maritrimi, ai comandanti delle regie navi, agli ufficiali dello Stato-maggiore della regia marina, ed ai Capitani di porto, alle Camere di commercio, agli armatori marittimi, alle Associazioni marittime, ai capitani di navi a vapore e ad vela, alle Compagnie di assicurazioni marittime, ai negozianti, alle Compagnie di navigazione postale Rubattino, Florio, Lavarello, Peninsulare-Orientale, alle altre Compagnie di navigazione a vapore ed ai capitani sui loro piroscafi, agli Ufficii centrali per il servizio dei porti, spiaggie e fari, ed agli Ufficii del Genio civile incaricati della sorveglianza della illuminazione delle coste.

Vaglia postali. — A togliere alcuni inconvenienti fin qui lamentati nella emissione dei vaglia telegrafici e di quelli all'estero, la Direzione generale delle poste ha raccomandato agli Ufficii dipendenti l'obbligo che loro incombe di verificare sempre, prima d'ammettere a pagamento un vaglia telegrafico qualunque, se la somma indicata in numeri e in lettere dai telegrammi d'avviso concordi con quella annunziata nel vaglia. E quanto ai vaglia per l'estero, ha dichiarato non essere necessaria in modo assoluto l'indicazione dell'indirizzo della casa d'abitazione dei destinatarii, quando trattasi di vaglia diretti a Case di commercio, Ditte od altri enti conosciuti.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Eccellente, in generale, il contegno dei valori ferroviarii nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali da 468.50 raggiunsero il 473; le Obbligazioni si aggirarono tra il 283 al 283.25; i Boni stazionarii sul 542.

Le Sarde, della serie A, anch'esse ben tenute tra il 281.75 al 282.50; le altre, della serie B, tra il 278.75 al 279; le nuove, tra il 232.50 al 283. Sull'Assemblea generale tenuta dalla Compagnia R. Sarda nei giorni scorsi, riferiamo più sopra la Relazione e le deliberazioni prese.

Le Meridionali austriache, favorite da richieste seguitate, si tennero a 284.25 ed a 285. Le Palermo-Trapani sostenute anche esse sul 290.50 (tipo oro) e sul 284.50 (tipo carta). Le Pontebbane nominali a 446; del pari nominali le Monteceneri a 464. Le Azioni Ferrovie Romane poco trattate, rimasero a 139.

A Parigi, le Azioni Lombarde negoziate a 241 e 238; le Obbligazioni a 283 e 282.50. Le Vittorio Emanuele stazionarie a 288.50; le Azioni Ferrovie Romane a 138; le Obbligazioni a 365. Le Obbligazioni Palermo-Trapani a 292.50.

CONVOCAZIONI

Società generale delle Torbiere italiane. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Torino, sede sociale (via Ospedale, 24).

per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1880 per approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di amministratori uscenti d'ufficio.

Società anonima per la fabbricazione di materiali laterizii. — Gli azionisti sono convocati pel 27 corr. in Roma, sede sociale (Banca Romana) per l'approvazione del bilancio 1880, e per la nomina di consiglieri e censori.

Banca Piemontese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 6 aprile p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio e dei censori, per l'approvazione dei bilanci, per deliberare sulla unione delle due Banche Piemontese ed Industriale Subalpina, e sul cambio delle rispettive Azioni, e per autorizzazione al Consiglio di compiere ogni operazione relativa alle dette deliberazioni.

Banca Industriale Subalpina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 7 aprile p. v. in Torino, sede sociale (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Consiglio, per deliberare sulla unione delle due Banche Piemontese ed Industriale Subalpina, sul cambio delle Azioni rispettive, sull'aumento del capitale e modificazioni degli statuti, per la nomina di amministratori, ed autorizzazione al Consiglio di compiere ogni operazione necessaria all'esenzione delle dette deliberazioni.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 aprile p. v. in Torino, sede sociale (via Carlo Alberto, 24), per l'approvazione dei conti del 1880, e per la nomina di amministratori e censori; ed in assemblea straordinaria, per la emissione di Obbligazioni.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas. — Dal 6 aprile p. v. verrà distribuito agli azionisti un acconto di L. 30 sul dividendo 1880-81: a Napoli, presso la sede della Compagnia (via Chiaia, 138); a Parigi, Lione e Ginevra, presso i banchieri autorizzati.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del primo tratto del 1° tronco della strada comunale obbligatoria detta Porretta Castel di Casio, da Porretta al picchetto 130, per il presunto importo di L. 43,377.85. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2600 in numerario o biglietti di Banca nazionale; cauzione definitiva L. 4300, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al 20°, per l'appalto dei lavori di miglioramento nei fabbricati militari di Sant'Eusebio e Ravenna Grande in Roma, in diminuzione dell'importo di L. 15,716.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Sotto-Prefettura di Ariano di Puglia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria consortile Trevico-San Nicola Baronia e San Sossio, della lunghezza di m. 6953.31, e per il presunto importo di L. 87,589.64. Lavori da eseguire entro 6 anni e mezzo. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Treviso al confine austro-ungarico verso Visco, compreso fra Annone per Portogruaro e Latisana, della lunghezza di metri 28,672, per la presunta annua somma di L. 15,230. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva in L. 400 di rendita, od in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto del compimento della costruzione del tronco di strada da Ginosa al confine della provincia colla Basilicata, della lunghezza di m. 7206, per il presunto importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale di L. 2500; cauzione definitiva lire 5000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Como, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale dello Stelvio da Lecco al Tirolo, compreso fra Lecco ed il confine colla provincia di Sondrio, della lunghezza di m. 42,553.50, per la presunta annua somma di lire 18,150. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Sino al mezzodì del 25 detto mese, presso il Municipio di Jesi, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione di 6 fabbricati ad uso delle scuole rurali, sul prezzo di L. 42,173.58, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Molinella, dalla provinciale Ortana alla colonnetta di Soriano, per il presunto annuo canone di L. 2620.75. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1886. Deposito interinale L. 250 in moneta o biglietti bancarii; cauzione definitiva L 300, idem o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Siracusa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del nuovo Cimitero ed abbattimento del forte Campana, in diminuzione dell'importo di L. 72,706.88, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per la costruzione di un forte di sbarramento del passo di Tenda a Colle-Alto, e di un baraccamento per mille uomini sul Colle di Tenda, pel complessivo importo di L. 1,100,000. Lavori da eseguire, i primi entro 400, ed i secondi entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale di L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Carro (provincia di Genova), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria consortile da Carro al Ponte Santa Margherita, in diminuzione dell'importo di L. 136,450.86, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della riduzione dell'ex-Convento di Santa Lucia in Bologna ad uso delle Scuole liceali e ginnasiali, per il presunto importo di L. 55,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5500 in rendita D. P.

— Il 1° aprile p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 19,800 chilog. di rame in verghe (sagomato), per il presunto importo di L. 56,430. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5,700.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto l'appalto della costruzione di un ponte sul torrente Ravini, in provincia di Roma.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà nel giorno 1° aprile p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici della Società, via Due Macelli, numero 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la venticinquesima serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio 1881, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 12 *Marzo* 1881.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 12 del prossimo mese di aprile all'ora una pom., negli Uffizi della Società, in Roma, via Due Macelli, nn. 78 e 79.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di trenta azioni, i quali ne abbiano fatto il deposito dieci giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno aver depositato le loro azioni non più tardi delle ore 3 pomeridiane del giorno 2 del mese di aprile prossimo venturo, presso i seguenti Stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S|M., presso il sig. Jacob S. H Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1880, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale, e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello stesso Statuto.

Roma, 12 marzo 1881.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

CAFFÈ RISTORATORE CON GIARDINO ALLA STAZIONE DI IVREA

L'affitto decorrerà dal giorno 1° Luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al costo di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete la cui apertura seguirà il 4 Aprile 1881 alle 2 pom. presso gli Uffici della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 1° Aprile 1881.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione d'Ivrea.

Milano, li 10 Marzo 1881.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI PETROLIO

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo della Fornitura di Chilog. **100000 Petrolio raffinato d'America** da consegnarsi:

Per Chilogrammi **17000** nel Magazzino Sociale di **NAPOLI**
Id. **41000** id. **LIVORNO**
Id. **22000** id. **ANCONA**
Id. **20000** a **CIVITAVECCHIA**, apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione Generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia Santa Maria Novella, N. 7 e nelle Stazioni di *Firenze Centrale*, *Ancona*, *Roma*, *Civitavecchia*, *Napoli* e *Livorno*.

Le offerte potranno esser fatte tanto per la quantità totale di Chilog. 100000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta suggellata, con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 22 Marzo 1881: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere Sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 6.o del Capitolato.

Firenze, 5 Marzo 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.
PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.
SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE
CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

Diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 23	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie. — *Modificazioni agli stanziamenti della legge per le ferrovie complementari del Regno — Prodotti ferroviarii mensili (dicembre* 1880*) — Informazioni particolari del* Monitore *— Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli azionisti — Annunzi.*

MODIFICAZIONI
AGLI STANZIAMENTI DELLA LEGGE
PER LE FERROVIE COMPLEMENTARI

Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici. di concerto col Ministro delle finanze, nella tornata dell'8 corr., per modificazioni agli stanziamenti, di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari; preceduto dalla Relazione seguente:

Signori. — Nei documenti presentati al Parlamento in occasione della discussione della legge 29 luglio 1879 per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno (Atti parlamentari, Sessione 1878-79, n. 57-E, allegato *A*), si ebbe, per quanto riguarda la rete in esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, a far presente che sino dall'epoca del riscatto della rete medesima, nella Relazione che accompagnava il relativo progetto di legge presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 9 marzo 1876, si dichiarava che occorreva una spesa di lire 98 milioni, di cui 43,807,000 si riferivano al compimento delle nuove linee in corso di costruzione, e 54,193,000 ai lavori di consolidamento, di ampliamento e di miglioramento, ecc., delle linee già in esercizio, e per provvista di materiale mobile.

E siccome le spese per i lavori e le provviste, di cui al secondo degli accennati titoli, fatte ed in corso di liquidazione a tutto l'anno 1878, ascendevano a L. 26,544,946.84, così, giusta il suddetto preventivo, rimanevano da spendersi, a partire dal 1879, L. 27,648,053.16.

Ma quel preventivo era contenuto in limiti ristrettissimi; per guisa che, quando l'esercizio della rete dell'Alta Italia venne assunto dal Governo, tosto si riconobbe come la somma che sarebbe rimasta ancora da spendersi, a partire dal 1879, fosse assolutamente insufficiente ai veri bisogni del servizio.

Epperò l'Amministrazione governativa delle suddette ferrovie, sull'invito avutone dal riferente con nota del 1° novembre 1878, n. 81400-6601, presentava, sul finire dello stesso anno, un conto di spese ascendente a L. 106,500,000 per consolidamento, ampliamento e miglioramento delle linee in esercizio, da erogarsi in un periodo almeno di 15 anni, a partire dal 1879.

Siccome però talune cifre di previsione apparivano calcolate in tale misura da poter essere ridotte a minori proporzioni, mentre poi non si trovava prevista alcuna spesa per lo acquisto di materiale mobile; e siccome inoltre non tutti i lavori contemplati nel detto conto potevano considerarsi imputabili al conto capitale ed a carico del bilancio dello Stato, così, in seguito ad accurato esame, si mantenne la complessiva somma prevista di L. 106,500,000, variandone però l'applicazione o la ripartizione nel modo seguente:

1° Spese a carico del bilancio dello Stato per lavori e provviste da farsi in conto capitale, vale a dire per lavori	L.	62,600,000
per provviste di materiale mobile . . .	»	22,500,000
Sommano	L.	85,100,000
2° Spese a carico del bilancio speciale dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia per lavori e provviste di manutenzione e conservazione del capitale	»	21,400,000
Tornano	L.	106,500,000

Lasciando all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia di applicare, in quella misura che avesse creduto conveniente, ai lavori od alle provviste di materiale mobile la complessiva somma di L. 21,400,000 a carico del proprio bilancio, come pure di ripartirla in quel periodo di tempo che meglio avesse giudicato opportuno; la somma di L. 85,100,000 a carico del bilancio di questo Ministero, venne ripartita in 15 anni, a partire dal 1879, nelle quote annue qui appresso indicate:

Anno 1879 . . . . ;	L.	8,500,000
Novennio 1880-1888 in ragione di lire 5,400,000	»	48,600,000
Quinquennio 1889-1993 in ragione di L. 5,600,000	»	28,000,000
Sommano	L.	85,100,000

Questi provvedimenti, ai quali si riferisce il già citato documento parlamentare n. 57-E, allegato *A*, e che furono resi esecutivi con la legge 29 luglio 1879, venivano adottati in base a calcoli, per quanto riguarda i bisogni del servizio dipendenti dallo sviluppo del traffico, stabiliti sui risultati dello esercizio del 1878, in confronto di quelli degli anni precedenti.

I prodotti lordi, che negli anni 1876 e 1877 furono quasi stazionarii, accennarono nell'anno 1878 ad un nuovo risveglio. Infatti, i prodotti lordi di quest'ultimo anno raggiunsero le L. 97,452,711, superando così di oltre 1.50 per cento i prodotti del precedente anno 1877; ed è su questo rapporto che le previsioni dei lavori e delle provviste di materiale mobile dipendente dallo sviluppo del traffico furono ripartite in un periodo di 15 anni.

Se non che nel 1879 e nel 1880 il traffico aumentò in una misura di gran lunga superiore a quella verificatasi nel 1878; ed i prodotti, che nel 1878 erano saliti, come si disse, a L. 97,452.711, nel 1879 si elevarono a L. 103,248,943, e nel 1880, giusta un conto approssimativo presentato dal Consiglio di amministrazione, raggiunsero le L. 111,160,000; in guisa che nel detto ultimo biennio si ebbe un aumento di prodotto lordo di oltre 13,700,000, vale a dire di circa il 14 per cento.

Questo straordinario sviluppo del traffico trovò naturalmente l'Amministrazione impreparata, imperocchè i lavori e le provviste eseguite e da eseguirsi secondo i criterii adottati nel 1879 pei bisogni del servizio, se erano sufficienti per un annuo aumento di traffico proporzionale a quello avuto nel 1878, furono indubbiamente inadeguati ai crescenti bisogni; ed il servizio della rete dell'Alta Italia, divenuto incompleto nei 1879, si chiarì poi nel 1880 impari affatto alle esigenze del commercio e dello industrie ed allo incremento economico del paese.

Nè poteva essere altrimenti, anche quando si rifletta che per questa rete, malgrado un aumento, benchè limitato, del traffico avutosi negli anni 1875, 1876, 1877 e 1878, e malgrado la maggior estensione della rete per l'apertura all'esercizio nell'accennato quadriennio di nuove linee, nessun acquisto di materiale mobile venne fatto, ed anzi qualche diminuzione ebbe a verificarsi per essere state messe fuori di servizio:

Locomotive	N.	8
Carrozze	»	11
Carri	»	9

In questo stato di cose, il riferente, allo iniziarsi dello esercizio governativo e durante l'esercizio stesso, ha provveduto perchè, nei limiti dei fondi disponibili in bilancio, fosse aumentata la preesistente dotazione di materiale mobile; e ciò, sia coi fondi assegnati in conto capitale per le linee in esercizio, sia con quelli destinati per la continuazione dei lavori di costruzione di nuove ferrovie intrapresi dalla cessata Società dell'Alta Italia. Oltre di che poi, ha disposto onde coi prodotti stessi dell'esercizio fosse provveduto al ripristino di quel materiale mobile, che per vetustà dovette o dovesse esser posto fuori di servizio.

Per tali provvedimenti, furono già consegnati e sono in corso di consegna, ed infine sono ordinate od in corso d'ordinazione:

Locomotive	N.	59,	importo	L.	3,550,700
Carrozze	»	110	»	»	1,125,000
Carri assortiti	»	1204	»	»	9,945,100
			Totale	L.	14,620,800

In questa cifra non è compresa la dotazione di materiale mobile già predisposta ed approvata per la Novara-Pino, e che consiste per ora in:

N. 12 locomotive,
» 44 carrozze,
» 260 carri assortiti,

del complessivo importo di circa L. 2,200,000.

Ciò malgrado, per lo sviluppo ancor crescente del traffico e per quello che fondatamente si presume anche come conseguenza della prossima apertura del Gottardo, si rende manifesta la necessità ed urgenza di avvisare, non solo alle provviste di altro materiale mobile, ma altresì alla esecuzione di quei lavori di ampliamento e miglioramento delle linee e delle Stazioni, che possono efficacemente contribuire a togliere gl'inconvenienti gravissimi che nel servizio si ebbero, specialmente negli ultimi tempi, a lamentare; e senza dei quali, una abbondante dotazione di materiale mobile rimarrebbe in gran parte neutralizzata.

Ora, in conformità alle dichiarazioni ripetutamente da me fatte e specialmente nella tornata del 3 dicembre 1880 della Camera dei deputati, ritengo che l'unico provvedimento regolare e giusto da adottarsi in questa contingenza, sia quello di restringere in un minor periodo di anni i lavori e le provviste di materiale mobile, che nel 1879 si presumeva doversi eseguire in 15 anni. Per tal guisa, contenendo le nuove previsioni di spese nei limiti della somma che, dedotte quelle stanziate nei bilanci 1879, 1880 e 1881, rimane disponibile sul fondo di L. 85,100,000 autorizzato con legge 29 luglio 1879, si potrebbe ripartire la somma stessa nel sessennio 1881-1886, salvo però a variare la quota assegnata alle provviste del materiale mobile nel senso di poter disporre di una somma maggiore di quella prevista nel 1879, diminuendo in conseguenza l'altra assegnata ai lavori, i quali sarebbero perciò limitati a quelli assolutamente necessarii onde far fronte ai più urgenti bisogni del servizio.

Deducendo quindi dall'accennato fondo di L. 85,100,000, autorizzato colla legge 29 luglio 1879, le somme già inscritte nei bilanci 1879, 1880 e 1881 rilevanti a L. 19,300,000, restano disponibili L. 65,800,000, che, secondo il concetto sopra esposto, potrebbero essere ripartite nel sessennio 1881-1886 nel seguente modo:

Anni	Lavori	Materiale mobile	Totale
1881	2,000,000	5,000,000	7,000,000
1882	4,500,000	5,000,000	9,500,000
1883	7,800,000	6,000,000	13,800,000
1884	9,000,000	5,000,000	14,000,000
1885	9,000,000	5,000,000	14,000,000
1886	6,000,000	1,500,000	7,500,000
Totale	38,300,000	27,500,000	65,800,000

Ma il fatto lamentato per la rete dell'Alta Italia, cioè che le quote annue, in cui, secondo il preventivo adottato nel 1879, furono ripartite le spese in conto capitale, sono insufficienti a far fronte ai bisogni del servizio, si è pure verificato per la rete calabro-sicula.

Come risulta dai documenti annessi agli Atti parlamentari relativi alla più volte citata legge 29 luglio 1879, pei lavori di straordinaria manutenzione e di ampliamento, miglioramento e consolidamento delle linee in esercizio e per la provvista di materiale mobile in aumento di quello di dotazione, che, a termini del contratto d'esercizio della suddetta rete, sono eseguiti dalla Società delle ferrovie Meridionali per conto dello Stato, si prevedeva la spesa di L. 30,000,000, di cui L. 21,900,000 in conto capitale da inscriversi nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, e L. 8,100,000 comprese nel conto dell'esercizio, parte ordinaria, dello stesso bilancio.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, prendendo a norma quelle di analoga natura sostenute negli anni precedenti, si ripartì la prima delle accennate somme in un decennio, a cominciare dal 1879, nel seguente modo:

Anno 1879	L.	3,000,000
Novennio 1880-1888, in ragione di lire 2,100,000 per ogni anno	»	18,900,000
Sommano	L.	21,900,000

Ma, quando si fece questo riparto in 10 annualità, non si avevano che i conti a tutto l'anno 1877, mentre già nel 1878 lo ampliamento della rete ed il conseguente cresciuto traffico nelle vecchie linee resero assolutamente indispensabili dei lavori e delle provviste comprese in quelle che, giusta la graduatoria d'urgenza stabilita nelle previsioni,

andavano ripartite negli anni successivi. Tali lavori e provviste si fecero poi ancora più urgenti ed importanti negli anni 1879 e 1880, in cui si è verificato sulle vecchie linee un notevole aumento del traffico, dovuto non solo all'apertura all'esercizio di altri nuovi tronchi di ferrovia, ma all'incremento notevole delle industrie e del commercio, manifestatosi dopo l'attivazione delle stesse ferrovie.

Tutto ciò ha reso manifesta la necessità di compiere in un tempo minore i lavori e le provviste pei quali si erano assegnati 10 anni.

Per sistemare quindi i conti in corso di liquidazione delle spese già sostenute dalla Società delle ferrovie Meridionali per lavori e provviste eseguite a tutto il 1880, e per affrettare, a norma dei crescenti bisogni del servizio, il compimento dei lavori e le provviste occorrenti, non si potrebbe adottare che un partito analogo a quello come sopra proposto per la rete dell'Alta Italia, consistente nel ripartire in un triennio, a cominciare dal corrente anno, le sette annualità di L. 2,100,000 ciascuna, che, giusta il preventivo adottato nel 1879, restano da erogarsi negli anni 1882 e successivi, nelle seguenti quote annue:

1881	L.	5,500,000
1882	»	5,000,000
1883	»	4,200,000
Sommano	L.	14,700,000

Un diverso riparto si è pure riconosciuto conveniente rispetto alla somma di L. 10,798,817, che rimane ancora disponibile dal 1882 in avanti sul fondo di L. 16,333,954.72, assegnato colla più volte citata legge 29 luglio 1879 per le spese addizionali presunte in aumento di quelle occorrenti per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già autorizzate, e pel concorso dell'Italia nella costruzione della ferrovia del Monteceneri.

Questo nuovo riparto, dipendente dal fatto che lo avanzamento dei lavori delle stesse ferrovie ha superato le previsioni che servirono di criterio a stabilire il riparto primitivo, ritiensi necessario che sia fatto pel quadriennio 1881-1884, nella misura seguente:

1881	L.	4,500,000
1882	»	3,200,000
1883	»	2,598,817
1884	»	500,000
Totale	L.	10,798,817

Ciò premesso, è da considerare che la somma complessiva, che, giusta lo articolo 25 della legge 29 luglio 1879, rimane a stanziarsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici per gli anni 1882 al 1893, rileva a L. 108,398,817, ripartita per anno e per titolo di spesa, come appare dal seguente quadro:

ANNI	FERROVIE LIGURI — Costruzioni	FERROVIE Calabro-Sicule — Continuazione dei lavori autorizzati con la legge 28 agosto 1870 n. 5858	SPESE per la costruzione delle ferrovie Roccapalumba a Santa Caterina e Caldare-Canicatti	SPESE addizionali presunte in aumento di quelle di cui ai titoli precedenti	SPESE in conto capitale su ferrovie in esercizio		TOTALE
					Ferrovie dell'Alta Italia	Ferrovie Calabro-Sicule	
1882	2,000,000	1,300,000	6,000,000	2,700,090	5,400,000	2,100,000	19,500,000
1883	»	800,000	4,000,000	2,598,817	5,400,000	2,100,000	14,898,817
1884	»	»	3,000,000	2,000,000	5,400,000	2,100,000	12,500,000
1885	»	»	»	2,500,000	5,400,000	2,100,000	10,000,000
1886	»	»	»	1,000,000	5,400,000	2,100,000	8,500,000
1887	»	»	»	»	5,400,000	2,100,000	7,500,000
1888	»	»	»	»	5,400,000	2,100,000	7,500,000
1889	»	»	»	»	5,600,000	»	5,600,000
1890	»	»	»	»	5,600,000	»	5,600,000
1891	»	»	»	»	5,600,000	»	5,600,000
1892	»	»	»	»	5,600,000	»	5,600,000
1893	»	»	»	»	5,600,000	»	5,600,000
Totale . .	2,000,000	2,100,000	13,000,000	10,798,817	65,800,000	14,700,000	108,398,817

Adottando invece la proposta nuova ripartizione annua delle spese in conto capitale per le ferrovie dell'Alta Italia e per le ferrovie Calabro-Sicule, nonchè delle spese addizionali, lo stanziamento nei bilanci dei lavori pubblici pel corrente anno 1881, della complessiva somma di lire 28,500,000, dovrebbe essere aumentato di L. 17,000,000, e quelli degli anni 1882 al 1886 andrebbero modificati in corrispondenza alle accennate proposte; in guisa che, la somma di L. 108,398,817 sarebbe ripartita per ogni anno e per ogni titolo di spesa come risulta dal seguente prospetto:

ANNI	FERROVIE LIGURI — Costruzioni	FERROVIE Calabro-Sicule — Continuazione dei lavori autorizzati con la legge 28 agosto 1870 n. 5858	SPESE per la costruzione delle ferrovie Roccapalumba a Santa Caterina e Caldare-Canicatti	SPESE addizionali presunte in aumento di quelle di cui ai titoli precedenti	SPESE in conto capitale su ferrovie in esercizio		TOTALE PER ANNO
					Ferrovie dell'Alta Italia	Ferrovie Calabro-Sicule	
1881	»	»	»	4,500,000	7,000,000	5,500,000	17,000,000
1882	2,000,000	1,300,000	6,000,000	3,200,000	9,500,000	5,000,000	27,000,000
1883	»	800,000	4,000,000	2,598,817	13,800,000	4,200,000	25,398,817
1884	»	»	3,000,000	500,000	14,000,000	»	17,500,000
1885	»	»	»	»	14,000,000	»	14,000,000
1886	»	»	»	»	7,500,000	»	7,500,000
Totale . .	2,000,000	2,100,000	13,000,000	10,798,817	65,800,000	14,700,000	108,398,817

Dal confronto di questo prospetto pel riparto in sei annualità della somma di L. 108,398,817, con quello precedente conforme al riparto di cui all'articolo 25 della legge più volte citata, è facile di rilevare come la somma effettiva di cui si propone l'anticipazione ammonta a lire 44,000,000, ripartita, in aggiunta alle quote già assegnate nel quinquennio 1881-1885, come segue:

Anno 1881	L.	17,000,000
» 1882	»	7,500,000
» 1883	»	10,500,000
» 1884	»	5,000,000
» 1885	»	4,000,000
	Totale L.	44,000,000

Col provvedimento sovraesposto, per quanto riguarda le ferrovie dell'Alta Italia, si metterebbe un pronto ed efficace riparo agli inconvenienti del servizio; e per le ferrovie Calabro-Sicule, si sistemerebbero le contabilità in corso per le spese fatte, e si compirebbero in tempo i lavori e le provviste imposte da urgenti bisogni dell'esercizio, che non potrebbero essere ritardati senza grave danno della Amministrazione e del pubblico servizio. Per quanto concerne poi le spese addizionali, col nuovo riparto si avrebbero in tempo i fondi necessarii per compiere le liquidazioni dei lavori eseguiti nei termini stabiliti dai contratti con le Imprese costruttrici, e per soddisfare agli impegni assunti con la Convenzione internazionale del 16 gennaio 1879 relativa alla ferrovia dei Monteceneri.

Vero è che col provvedimento che si propone, se non viene alterato il concetto della legge 29 luglio 1879 relativamente alla complessiva spesa capitale, viene però variato in parte, per quanto riguarda i risultati finanziarii rispetto al bilancio dello Stato; imperocchè, cumulando nei primi anni le spese che, secondo la legge stessa, andrebbero ripartite in un periodo più lungo, i relativi bilanci annui resteranno gravati di una maggior somma d'interessi.

Ma, a questo riguardo, bisogna avere presente che, coll'affrettare i lavori e le provviste di materiale mobile, di cui è parola, non solo si soddisfa alle esigenze del pubblico servizio, ma si ottiene insieme l'aumento dei prodotti delle ferrovie, che altrimenti non si potrebbe realizzare. Per tal modo, la maggiore spesa che farà carico al bilancio passivo dello Stato sarà largamente compensata nel bilancio attivo per l'aumento del reddito netto delle ferrovie, presunto come risulta dal seguente prospetto comparativo:

ANNI	Maggiore reddito netto	Maggiore onere	Eccedenza del reddito netto
1881 . . .	1,256,000	472,222	783,778
1882 . . .	2,696,000	1,152,778	1,543,222
1883 . . .	5,256,000	1,652,778	3,603,222
1884 . . .	7,056,000	2,083,334	4,972,666
1885 . . .	8,976,000	2,333,333	6,642,667
1886 . . .	9,936,000	2,416,667	7,519,333

Il maggiore reddito netto ed il maggior onere, di cui sopra, si calcolano come nei seguenti due prospetti:

Maggiore reddito netto.

ANNI	Prodotto lordo presuntivo	Maggior prodotto lordo in confronto di quello realizzato nell'anno 1880	Maggiore reddito netto
1881	114,300,000	3,140,000	1,256,000
1882	117,900,000	6,740,000	2,696,000
1883	124,300,000	13,140,000	5,256,000
1884	128,800,000	17,640,000	7,056,000
1885	133,600,000	22,440,000	8,976,000
1886	136,000,000	24,840,000	9,936,000

Maggiore onere.

ANNI	Servizio della rendita da emettere per raccogliere il capitale da erogarsi nelle spese per lavori e provviste di materiale mobile, ripartite		Maggiore onere
	nel periodo stabilito con la legge 29 luglio 1879	nel sessennio 1881-1886	
1881	279,480	751,702	472,222
1882	842,293	1,995,071	1,152,778
1883	1,406,149	3,058,927	1,652,778
1884	1,950,560	4,033,894	2,083,334
1885	2,492,227	4,825,560	2,333,333
1886	3,006,116	5,422,783	2,416,667

In ordine a questi ultimi due prospetti, occorre di avvertire:

1° Che i prodotti lordi degli anni dal 1881 al 1866 sono desunti da quelli realizzati nell'anno 1880 in L. 111,160,000, tenendo conto che verso la metà del 1882 sarà aperta la intera linea del Gottardo, che nel 1883 saranno aperte la linea Novara-Pino e la diramazione da questa a Gallarate, e che negli anni 1884-1886 si apriranno almeno chil. 200 di altre linee complementari;

2° Che i maggiori prodotti presunti pel sessennio importeranno una maggiore spesa di esercizio, pari al 60 per cento dello stesso prodotto, per cui resta il reddito netto corrispondente al 40 per cento di quello lordo;

3° Che il maggiore onere annuo derivante allo Stato viene determinato calcolando la rendita da emettersi per raccogliere la occorrente somma capitale nella ragione di L. 5 di rendita per lire 90 di capitale, con decorrenza dal 1° luglio di ciascuno degli anni in cui ha luogo la emissione.

Per le sovraesposte considerazioni pertanto, io ho fiducia che, come già furono da voi accolte con favore le dichiarazioni da me fatte nella tornata del 3 dicembre ultimo scorso, vorrete pure favorevolmente accogliere questa proposta, che concreta le dichiarazioni stesse.

Epperò, d'accordo col mio collega del Tesoro, vi presento il relativo progetto di legge, perchè vogliate onorarlo del vostro suffragio.

Disegno di Legge.

Art. 1. La somma di L. 108,398,817, che, in forza dell'articolo 25 della legge 20 luglio 1879, n° 5002, serie seconda, rimane a stanziarsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici per gli anni dal 1882 al 1893 inclusivi a complemento del fondo di L. 169,398,817, previsto dalla stessa legge per le spese dipendenti dagli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, sarà invece ripartita nel sessennio 1881-1886 nel modo seguente, cioè:

Esercizio 1881	L.	17,000,000
Id. 1882	»	27,000,000
Id. 1883	»	25,398,817
Id. 1884	»	17,500,000
Id. 1885	»	14,000,000
Id. 1886	»	7,500,000
Totale	L.	108,398,817

Art. 2. Conformemente al disposto dell'articolo 25 della legge succitata 29 luglio 1879, le somme, di cui al precedente articolo, saranno ripartite per ogni anno, secondo i diversi oggetti, in capitoli distinti nei corrispondenti bilanci del Ministero dei lavori pubblici.

Per l'esercizio 1881, la spesa di L. 17,000,000 sarà portata ripartitamente in aumento di quelle già inscritte ai capitoli 131, 133, 136 e 137 dello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno medesimo, approvato colla legge del 19 dicembre 1880, n° 5789, serie 2ª, nelle seguenti quote:

Capitoto 131. — *Concorso del Governo nel Consorzio per la costruzione della ferrovia del Monteceneri.*	L. 1,000,000
Capitolo 133. — *Ferrovie Calabro-Sicule — Costruzione — Continuazione dei lavori autorizzati con la legge 28 agosto 1870, nº 5858.*	» 3,500,000
Capitolo 136. — *Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio, per lavori di completamento delle linee e per provviste di materiale mobile in aumento d'inventario*	L. 7,000,000
Capitolo 137. — *Spese in conto capitale sulle ferrovie Calabro-Sicule in esercizio, per lavori di completamento e di ampliamento delle linee, e per provviste di materiale mobile in aumento d'inventario*	» 5,500,000
Totale	L. 17,000,000

Art. 3. Il Ministro del tesoro è autorizzato a procurarsi, nei modi previsti dall'accennata legge 29 luglio 1879, e dall'articolo 5 della legge 24 dicembre 1880, nº 5804 (serie 2ª) del bilancio di prima previsione dell'entrata pel 1881, le maggiori somme che, in corrispondenza ai nuovi stanziamenti disposti col precedente articolo, superano nel sessennio 1881-1886, e rispettivamente in ciascun anno, i 60 milioni previsti dall'articolo 24 della legge stessa.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(dicembre 1880).

In relazione ai prodotti ferroviarii del mese di novembre 1880, riferiti nel nostro numero del 9 febbraio p. p., facciamo oggi luogo a quelli del mese di dicembre d. a., testè comunicatici dalla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, col confronto di quelli del dicembre 1879.

Il prodotto generale del detto mese di dicembre 1880 ascese a lire 14,620,343 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L. 5,473,423
Bagagli	» 226,918
Merci a grande velocità	» 1,552,284
Id. a piccola velocità	» 7,281,312
Prodotti diversi	» 86,406
Totale	L. 14,620,343

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 8,083,939	L. 7,135,950
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 1,336,377	» 1,176,833
» Romane	» 2,638,921	» 2,319,097
» Meridionali	» 2,197,470	» 1,827,685
» Venete	» 91,152	» 88,455
» Sarde	» 107,979	» 77,027
Ferrovia Torino-Lanzo	» 34,215	» 29,434
» Torino-Rivoli	» 11,458	» 10,281
» Settimo-Rivarolo	» 10,985	» 9,531
» Milano-Saronno-Erba	» 49,176	» 32,413
» Conegliano-Vittorio	» 7,198	» 6,220
» Sicula Occidentale	» 51,473	» —
Totale	L. 14,620,343	L. 12,712,926

Si ebbe dunque nel x.bre 1880 un aumento di L. 1,907,417 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 947,980; le Meridionali con L. 369,785; le Romane con L. 319,824; e le Ferrovie diverse esercìte dallo Stato con L. 159,544. Nel novembre 1880 l'aumento principale era pure sulle Ferrovie dello Stato, ma con L. 574,835 in confronto del 1879.

I prodotti dal 1º gennaio a tutto novembre 1880, confrontati con quelli dell'intero anno 1879, presentano le cifre seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 99,571,517	L. 93,132,968
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 17,254,111	» 16,051,324
» Romane	» 30,467,282	» 27,980,365
» Meridionali	» 24,448,372	» 22,333,001
» Venete	» 1,115,872	» 1,027,305
» Sarde	» 1,234,899	» 1,074,848
Ferrovia Torino-Lanzo	» 482,893	» 459,531
» Torino-Rivoli	» 159,696	» 158,548
» Settimo-Rivarolo	» 146,997	» 139,281
» Milano-Saronno-Erba	» 698,743	» 226,345
» Conegliano-Vittorio	» 104,598	» 71,223
» Sicula Occidentale	» 316,614	» —
Totale	L. 176,001,594	L. 162,659,739

Si ebbe dunque, durante l'intero anno 1880, l'aumento di L. 13,341,855, in confronto del 1879. — Tutte le linee furono in aumento, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 6,438,549; le Romane con L. 2,486,917; le Meridionali con L. 2,110,371; e le Ferrovie diverse esercìte dallo Stato con L. 1,202,787; mentre a tutto novembre l'aumento principale era pure sulle Ferrovie dello Stato, ma con L. 5,283,652. —

Però la lunghezza assoluta delle linee nel dicembre 1880 era di chil. 8788, essendosi aggiunti nel detto mese altri chilom. 40 (cioè 44 pel tronco Potenza-Calciano della rete Calabrese, e 26 pel tronco Oschiri-Monti delle Sarde); per cui, nel complesso dell'anno si aggiunsero 370 chilom. nuovi agli 8418, ch'erano alla fine del 1879. La lunghezza media poi ascendeva a chil. 8493, mentre nel 1879 era di soli chil. 8293. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di dicembre 1880, confrontato con quello del dicembre 1879, fu il seguente:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 2,101	L. 1,892
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 1,429	» 1,258
» Romane	» 1,568	» 1,378
» Meridionali	» 1,515	» 1,260
» Venete	» 665	» 645
» Sarde	» 294	» 333
Ferrovia Torino-Lanzo	» 1,069	» 919
» Torino-Rivoli	» 954	» 856
» Settimo-Rivarolo	» 477	» 414
» Milano-Saronno-Erba	» 793	» 635
» Conegliano-Vittorio	» 654	» 565
» Sicula Occidentale	» 428	» —
Media complessiva	L. 1,684	L. 1,525

Si ebbe dunque nel dicembre 1880 un aumento medio di lire 159 in confronto del 1879, mentre nel novembre era di sole L. 105. L'aumento fu in tutte le linee, fuorchè nelle Sarde, che segnarono una diminuzione di L. 39.

Finalmente il prodotto chilometrico dell'intero anno 1880, confrontato con quello del 1879, presenta le medie seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 26,203	L. 24,743
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 18,453	» 17,167
» Romane	» 18,113	» 16,694
» Meridionali	» 16,860	» 15,405
» Venete	» 8,145	» 7,498
» Sarde	» 4,287	» 4,653
Ferrovia Torino-Lanzo	» 15,090	» 14,360
» Torino-Rivoli	» 13,308	» 13,212
» Settimo-Rivarolo	» 6,391	» 6,055
» Milano-Saronno-Erba	» 11,454	» 9,053
» Conegliano-Vittorio	» 9,508	» 8,902
» Sicula Occidentale	» 5,106	» —
Media complessiva	L. 20,723	L. 19,614

Si ebbe dunque nella media chilometrica dell'anno 1880 un aumento di L. 1,109 in confronto del 1879, mentre nel novembre era di sole L 879. L'aumento fu in tutte le linee, fuorchè nelle Sarde, che segnarono una diminuzione di L. 366. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del dicembre 1880 ascese a L. 6,197, cioè con una diminuzione di L. 584 in confronto del dicembre 1879; ed il prodotto complessivo dell'anno ascese a L. 125,856, cioè con un aumento di L. 4,507 in confronto del 1879. —

Segue infine il solito prospetto annuale comparativo dei prodotti lordi avuti dal 1863 al 1880 (dedotte le tasse erariali), in cui sono riassunti i prodotti già mensilmente pubblicati colle relative differenze in più od in meno.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Abbiamo sott' occhio il prospetto del movimento delle merci a piccola velocità, verificatosi nelle due Stazioni di Porta Nuova e Porta Susa di Torino nel periodo dal 1869 al 1879, e crediamo far cosa gradita ai nostri lettori, riferendone le cifre relative;

Anni	Spedizioni	Arrivi	Totale
	tonn.	tonn.	tonn.
1869	98,146	289,384	387,530
1870	86,852	282,986	369,838
1871	87,378	304,558	391,936
1872	110,024	302.071	412,095
1873	127,868	360,553	488,421
1874	114,588	346,032	460,620
1875	118,499	382,222	500,721
1876	135,585	448,490	584,375
1877	119,269	410,511	529,780
1878	116,264	408,280	524,544
1879	138,150	469,630	607,780

Da queste cifre risulta che il movimento delle merci, dal 1869 al 1879, si è aumentato da 1 ad 1.60 in cifra rotonda: e se avesse a continuare in tale proporzione (come tutto induce a credere che abbia a verificarsi), nel 1889 ascenderà per lo meno ad un milione di tonnellate.

A questo punto appare ovvia la domanda: come si provvederà per far fronte ad un movimento così ingente di merci nelle Stazioni di Torino?

Alla Stazione di Porta Susa non sono più possibili nè ingrandimenti di tettoie, nè aggiunte di binarii.

Gli aumenti d'impianto devono dunque esser fatti tutti alla Stazione di Porta Nuova: e sappiamo che appunto presso la Direzione dell' esercizio si sta studiando un sistema generale d'ingrandimento, da praticarsi di mano in mano che il traffico sarà per aumentare, affinchè codesta Stazione, così centrale e così comoda ai cittadini ed al commercio, possa ancora per lunga serie d'anni servire agli aumenti del traffico, che fossero per avverarsi anche su più larga scala di quanto ora presumesi.

><

Una delle principali difficoltà che si opponevano alla sollecita utilizzazione delle nuove calate del porto di Genova, dette di San Teodoro e di Santa Limbania, sembra sia stata in questi giorni rimossa.

Tale difficoltà consisteva nel difficile accesso alle medesime, che solo poteva farsi per la nuova galleria in curva detta di S. Benigno, attraversando tutti i piani inclinati che servono per il carico dei massi occorrenti ai lavori di ampliamento del porto.

Secondo il progetto di definitiva sistemazione della Stazione marittima di Genova, l'accesso principale alla Stazione medesima dovrà ottenersi mediante una galleria parallela all'attuale detta di S. Lazzaro, che servirà a collegarla con Sampierdarena, e quindi colla linea del Gottardo.

Ma, siccome la escavazione di tale galleria non poteva a meno di arrecare grandissima soggezione all'esercizio delle cave della Chiappella, come quella che le costeggia a pochi metri di distanza, così ritenevasi che non vi si avrebbe potuto por mano se non fra parecchi anni, con danno gravissimo pel commercio di Genova,

Ora, codesta difficoltà ritiensi essere stata risolta, in seguito ad una conferenza che, per aderire al desiderio espresso da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, si tenne a Milano il 15 corr. fra il cav. Mantegazza, ingegnere in capo della Manutenzione e Lavori, rappresentante le Ferrovie dell'Alta Italia, e l'ing. Foffani, direttore dei lavori del porto di Genova e rappresentante la Società Veneta di imprese e costruzioni pubbliche.

In seguito a tale conferenza, si sarebbe firmato uno schema di compromesso, da sottoporsi alla superiore approvazione, e secondo il quale la *Società* Veneta costruttrice del porto di Genova, assumerebbe l'esecuzione della citata galleria, si obbligherebbe di darla ultimata nel termine di 18 mesi, cioè entro l'anno 1882, senza incagliare o ritardare menomamente i rimanenti lavori del porto.

Ci si assicura che le pretese della Società Veneta furono abbastanza modeste, non ostante la grave servitù che per lei ne consegue nell'esercizio della cava della Chiappella, e che anzi offrì il 4 per 0[0] di ribasso sui prezzi preventivati dagli ingegneri dell'Alta Italia per tali lavori.

Giova quindi sperare, nell'interesse del commercio di Genova, che le accennate trattative ottengano al più presto l'esito desiderato.

><

Sappiamo che, avendo il Ministero dei lavori pubblici approvato il progetto di tre grandi magazzini da costruirsi sulle nuove calate di Santa Limbania per la Stazione marittima di Genova ed autorizzato il relativo appalto, vennero dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia diramate le lettere d'invito alle Ditte ammesse a concorrere alla conseguente gara.

I detti magazzini avranno la larghezza di m. 25 e la lunghezza complessiva di m. 220; ed il loro importo è preventivato in L. 850,000.

><

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane si riunisce oggi in Roma per approvare la Relazione, ultimata in questi giorni dagli onorevoli Brioschi e Genala.

><

Dal 10 al 15 corr. riunivasi a Berlino, nei locali della Ferrovia Potsdam-Magdeburg, la Conferenza generale della Lega ferroviaria italo-germanica.

Ben 42 furono le questioni discusse, e quasi tutte

esaurite; ed essendoci impossibile di parlarne partitamente, dobbiamo limitarci ad assicurare che i nostri interessi amministrativi, industriali e commerciali vi furono validamente sostenuti dai delegati italiani, ispettore principale cav. Melisurgo per le Ferrovie dell'Alta Italia, ispettore centrale Cambi per le Ferrovie Romane, ed ing. Pantaleoni per le Meridionali. Le modificazioni e gli schiarimenti che, in seguito alle conclusioni adottate, verranno introdotte nelle tariffe italo-germaniche del 1° ottobre 1880, varranno a migliorare sempre più i notevoli traffici internazionali dei quali trattasi.

Di ciò congratulandoci coi delegati italiani, abbiamo poi motivo di rallegrarci per la lusinghiera accoglienza ch'essi si ebbero nella Conferenza generale e per le cortesie ad essi largamente usate dall'Amministrazione della suddetta ferrovia Potsdam-Magdeburg.

✂

Ecco alcune informazioni intorno all'avanzamento dei lavori di costruzione della Dogana centrale di Milano, alla fine dello scorso mese di febbraio.

I lavori di muratura furono sospesi fino verso il 20 del mese in causa del gelo; vennero però continuati i lavori di riduzione e di adattamento dei vecchi fabbricati, e fu ultimata la copertura dei magazzini del corpo centrale, nei quali si iniziarono gli intonachi. Pel fabbricato della sala delle visite, la copertura trovavasi pure ultimata, e si stavano completando le murature in greggio. Non era ancora iniziata la posizione in opera delle tettoie e delle tende metalliche, ma questo lavoro doveva intraprendersi nel mese corrente.

Nel febbraio venne poi aggiudicato alle Ditte Grossi e Confalonieri l'appalto dei serramenti di ferro e di legno.

✂

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici furono invitate la Società della ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani e quella delle Ferrovie Venete ad aderire alla Convenzione pel trasporto dei piccoli pacchi postali, mediante un compenso da convenirsi. Eguale invito verrà fatto alle altre Società ferroviarie minori ed a quelle di navigazione.

✂

Veniamo informati che il Ministero del tesoro, interpellato da quello dei lavori pubblici sulla convenienza d'inserire nello schema di Convenzione colla Società delle Strade ferrate Sarde per la costruzione della nuova linea da Terranova al Golfo degli Aranci, un articolo per la introduzione in franchigia doganale del meteriale d'armamento e del materiale mobile da ordinarsi all'estero per la prima provvista dell'esercizio della linea concessa, ha ritenuto che non convenga derogare, per la linea medesima, dalle norme concordate, di non concedere, cioè, in avvenire la franchigia daziaria pel materiale ferroviario da introdursi dall'estero.

✂

Ci scrivono da Firenze:

La reclamata attuazione del servizio merci a piccola velocità sulla intera linea di Potenza rende indispensabile un aumento del materiale mobile delle linee Calabresi, sulle quali, in ispecie i carri da merci trovansi in numero affatto sproporzionato ai bisogni del traffico.

Per questa necessità, la Società delle Strade ferrate Meridionali, esercente le ferrovie Calabro-Sicule, ha proposto al Governo l'acquisto di N. 200 carri da merci; la cui provvista si troverebbe opportuno di fare all'estero, stante l' urgenza di avere i carri al più presto (al massimo in 5 o 6 mesi), ciò che non potrebbe ottenersi dall' industria nazionale, già sufficientemente provvista di lavoro per altre recenti forniture affidatele.

La Società trova che, nel caso concreto, non sarebbe neppure nell'interesse dell' Amministrazione di prendere in affitto i carri necessarii da qualche Società estera, allo scopo di lasciare ai nostri fornitori il tempo necessario per la costruzione di quelli da provvedersi.

Le spese di nolo sarebbero, a giudizio della Società medesima, troppo gravose. poichè il nolo dovrebbe durare per parecchi mesi, essendo impossibile che i nostri industriali possano costruire i carri, di cui abbisognano le linee calabresi, in un tempo minore di dodici mesi.

✂

Ci scrivono da Salerno:

In seguito ad alcuni cedimenti verificatisi al passaggio provvisorio fra la Stazione di Picerno ed il viadotto Braida (linea Eboli-Potenza), il Ministero dei lavori pubblici ha disposto affinchè dall'Ispettore del Genio civile cav. Schioppo si procedesse ad una visita locale per riconoscere lo stato delle cose e proporre i provvedimenti necessarii a riparare il detto passaggio.

Il cav. Schioppo procedette alla visita ordinatagli il 16 corrente, in concorso del comm. Pessione, direttore dei lavori della Società delle ferrovie Meridionali, del cav. Fossati R°. Commissario per l'esercizio, e del cav. Fabris, direttore dei lavori della linea Eboli-Potenza.

Dalla visita fatta si è potuto constatare che i cedimenti verificatisi sono conseguenza di costipamento del terreno e del rammollimento derivato dalle pioggie invernali.

Il cav. Schioppo, di pieno accordo cogli intervenuti alla visita, ha suggerito opportuni provvedimenti anche pel caso che i cedimenti del terreno assumessero proporzioni maggiori; per cui è a ritenersi ehe nel frattempo dell'esecuzione dei lavori in corso pel passaggio definitivo del rilevato Braida, non si avrà a temere interruzione di esercizio sul passaggio provvisorio.

✂

Appressandosi la stagione in cui i trasporti ferroviarii sono meno forti, ed avendo l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ricevuto già una parte del nuovo materiale in corso di costruzione presso le Officine nazionali, l'Amministrazione stessa ha creduto giunto il momento di restituire alla Società Ungherese i 500 carri che aveva preso da essa in affitto. Il rinvio a Buda avrà luogo il 1° del prossimo aprile.

✂

Le 5 locomotive, che nel precedente numero annunciammo essere state aggiudicate all'Hannoverische Maschinen Gesellschaft, ci consta che furono poi definitivamente aggiudicate alla Ditta Henschel di Cassel.

✂

Ci viene riferito che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di affidare alla Ditta Cerimedo e Compagni la costruzione di due locomotive ad 8 ruote accoppiate.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per essere in massima autorizzato all'acquisto di 12 piccoli motori (dei quali verrebbero in seguito studiati i tipi da preferirsi), per utilizzarli nel servizio economico, per la cui applicazione a parecchie linee d'interesse locale sono state fatte e si fanno continue richieste e premure dagli enti morali interessati.

In vista dello sfavorevole risultato ottenutosi dall'esperimento di mattonelle confezionate con carbone minuto inglese e lignite, il Consiglio d'amministrazione per le ferrovie dell'Alta Italia ha respinto l'offerta della Ditta Chiaffredo, Veysi e Comp. per la provvista di dette mattonelle.

Il Ministero dei lavori pubblici, con sua recente circolare ai Prefetti, ingegneri-capi del Genio civile e Direttori delle costruzioni ferroviarie, ha disposto che d'ora innanzi in tutti gli avvisi d'asta per appalti di opere pubbliche di conto del Ministero, sia inserita la seguente clausola:

« Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di avere versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non sono accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo ».

Il suddetto Ministero ha inoltre ordinato che la stessa disposizione sia inserta, a cura degli Ingegneri-capi del Genio civile e Direttori delle costruzioni ferroviarie nei Capitolati speciali di appalto.

Risultato delle aste per appalto dei lavori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

16 *marzo.* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Cava Manara-Cava Carbonara, della linea Vercelli-Mortara-Broni. — Deliberato provvisoriamente al sig. Lentati Ignazio per L. 313,846.08, ossia col ribasso del 4 p. 0\|0 sulla somma di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 4 aprile p. v.

19 *marzo.* — Fatali per l'appalto del tronco dal km. 15 + 950 al km. 24 + 500 della linea Viterbo-Attigliano. — Deliberato provvisoriamente l'appalto al sig. Monico Francesco, con un ulteriore ribasso del 6.65 p. 0\|0 sulla somma del 1° deliberamento, ossia per L. 219,707.07. L'asta definitiva è fissata pel giorno 9 del prossimo aprile.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha fatte le seguenti aggiudicazioni:

Per la linea Benevento-Campobasso: ai Fratelli Alessi, il 5° lotto della linea; per la linea Aquila-Rieti: ad Antonio Mancini i lotti compresi fra i chilometri 127 + 587 — 131 + 200, 131 + 200 — 134 + 830, 134 + 830 — 138 + 500, 140 + 500 — 143 + 500, 147 + 000 — 150 + 500; a Rachele Marimpiero, il lotto dal Km. 138 + 500 al Km. 140 + 500; ed a Pasquale Orefice, il lotto compreso fra i chilometri 143 + 500 e 147 + 000.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 14 al 19 marzo 1881.

Furono approvati:

Un progetto di opere complementari per la costruzione del tronco Monvalle-Laveno, della ferrovia Novara-Pino;

Un progetto esecutivo per la costruzione del fabbricato viaggiatori nella Stazione centrale definitiva di Palermo;

Un progetto per la sistemazione ed il consolidamento della strada nazionale Sapri-Jonio, nel tratto compreso tra Fanello ed il torrente Frana, in provincia di Potenza;

Un progetto per la costruzione della strada provinciale di 1ª serie dalla nazionale delle Puglie alla provinciale di Melfi, nel tronco compreso fra Rocchetta Sant'Antonio ed il torrente Calaggio, in provincia di Avellino;

Un progetto pel prolungamento della difesa frontale dell'argine sinistro di Po, alla Regona, in Comune di Santo Stefano al Corno, provincia di Milano;

Un progetto per difesa frontale dell'argine destro dell'Oglio al froldo Chiesa Vecchia Restelli, sottocorrente la chiavica Bogina, in provincia di Mantova;

Ed un regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Siracusa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari. — Per l'esame di questo progetto di legge modificato dal Senato, vennero eletti commissarii gli onorevoli: Cocconi, Viarana, Bianchi, Di Lenna, Trompeo, Solidati, Toaldi, Genin e Varè.

La Giunta si è poi costituita, eleggendo a presidente l'on. Varè ed a segretario l'on. Di Lenna.

Ferrovia Novara-Pino. — Riferiamo dai giornali di Milano il seguente comunicato:

Siamo informati che ieri (19) il signor ing. Giambastiani, direttore della linea Novara-Pino, dietro autorizzazione del Ministero, diede visione ai membri della nostra Deputazione provinciale dei progetti per la linea da Gallarate a Laveno, e pel ponte sul Ticino presso Sesto-Calende, ridotto anche per uso della strada carrettiera del Sempione.

Sappiamo pure che la Deputazione stessa è stata d'avviso che il progetto della linea Gallaratese provvede alla riunione di Milano colla linea d'accesso al Gottardo, e nello stesso tempo agli interessi delle provincie e dei Comuni attraversati.

Pel ponte sul Ticino, due sono i progetti studiati. L'uno, colla strada carrettiera allo stesso piano della ferrovia, fu riconosciuto portare un aggravio troppo forte a carico delle Provincie interessate. L'altro, colla strada carrettiera superiore, importando per le Provincie stesse una tenue quota di spesa, non presenta alcuno dei presupposti svantaggi per l'accesso, poichè le rampe ne sono facili e con assai mite pendenza.

Per queste considerazioni, i rappresentanti della nostra Provincia, mentre esprimevano al sullodato Direttore il loro pieno soddisfacimento, si impegnarono di appoggiare

presso il Ministero l'approvazione del progetto esaminato per la linea da Gallarate a Laveno. e di quello pel ponte sul Ticino colla strada carrettiera superiore alla ferrovia.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Bressana-Broni -- I simultanei incanti tenutisi il 9 corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antim. del 1° aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Pavia, simultaneamente ad una seconda asta, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara — Cava Manara — Bressana — Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 16,879.10 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 882,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 23 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di L. 44,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 88,000, come sopra.

Ferrovia Genova-Alessandria per Stura ed Orba. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 10 corr., associandosi di buon grado al voto espresso dal Municipio di Alessandria, si dichiarò unanime favorevole alle istanze delle Provincie di Genova e d'Alessandria per la costruzione di una nuova ferrovia Alessandria-Genova per le valli della Stura ed Orba, con riserva di presentare al Consiglio provinciale analoga proposta. Il Consiglio è convocato pel giorno 29 corr.

Tramways nella provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 29 corr., è invitato a deliberare sulle seguenti domande di concessioni di *tramways* sulle strade provinciali:

a) Torino-Leynì, Leynì-Rivarolo-Cuorgnè con diramazione da Rivarolo a Castellamonte. (Domanda Bozino, Leosini ed Osorio).

b) Torino-Settimo, Rivarolo-Cuorgnè e Rivarolo-Castellamonte (in prolungamento della ferrovia Settimo-Rivarolo) e Torino-Leynì. (Domanda dei fratelli Ceriana).

c) Torino-Leynì-Rivarolo-Cuorgnè. (Domanda Perincioli).

Tramway Cavour-Racconigi-San Damiano d'Asti. — Il 12 corr., il Consiglio comunale di Racconigi, convocato in straordinaria adunanza per deliberare intorno a concorso che dovesse prestare negli studii a farsi per il *tramway* Cavour-Racconigi San Damiano d'Asti, giusta la proposta dei signori fratelli Vaccarino, dopo breve discussione approvò all'unanimità un ordine del giorno, proposto dal cav. avv. Giuseppe Simondetti, il quale nella sostanza conchiudeva « di concorrere nelle spese per gli studii in ragione di lire cento ogni chilometro, con diritto di prelazione per la costruzione agli egregi fratelli Vaccarino ».

Tramway Biella-Cavaglià-Livorno. — Il *Corriere* annunzia che il Comitato si è radunato il 17 corrente in una sala del Municipio di Biella, sotto la presidenza del signor sotto-prefetto cav. Salvetti, ed ha ad unanimità dato incarico al signor cav. ingegnere Faccio di preparare un progetto di massima della via a percorrersi, facendosi carico di tutti quegli elementi atti a gettare le basi del concorso per parte dei Comuni interessati, e ciò entro il più breve termine che sarà possibile, per mettere il Comitato in grado di abilitarsi a promuovere domanda per la concessione in suo capo.

Il Comitato ha tutte le ottime disposizioni acciò sia portato a compimento questo importante ramo di comunicazione, che allaccierà Biella a Cavaglià, e faciliterà, abbreviandolo di molto, il transito per Ivrea.

Tramways nell'Umbria. — Si ha da Perugia, 18:

Ieri il Consiglio provinciale, dopo lunga e calorosa discussione sulla concessione di *tramvie*, approvò alla quasi unanimità un ordine del giorno, proposto prima dal consigliere Ansidei, accettato e modificato quindi dall'onorevole Deputazione, col quale ha deliberato di sospendere fino ad altra adunanza, da convocarsi nel termine di due mesi, la concessione definitiva delle tre linee di tramvia: Rieti-Passo Corese, Terni-Ferentillo Norcia, e Terni-Todi-Marsciano-Stazione di Ponte San Giovanni-Perugia; coll'intento di dare agio alla Deputazione di poter interpellare nuovamente i Comuni interessati sul tracciato da seguirsi per la terza delle tramvie ora mentovate.

Ferrovia Murlo-Monte Antico. — Si ha da Siena, 18:

Il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 12 corr., ha approvato la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Murlo alle Taverne d'Arbia; e la Società carbonifera di Pienza ha già avanzato domanda al Ministero stesso per ottenere l'esercizio pubblico sul tronco di ferrovia ora esistente da Murlo a Monte Antico, limitatamente però alle merci, e ciò a norma di quanto concede la legge 29 luglio 1879.

Ferrovia Adria-Chioggia. — Il 15 corr., presso il Municipio di Chioggia, tra il ff. di Sindaco, l'Ingegnere-Capo del Genio civile di Rovigo, l'ingegnere comunale Sfriso, nonchè l'ing. Pagan, incaricato degli studii definitivi della ferrovia Adria-Chioggia, ebbe luogo una conferenza per determinare il punto migliore dove costruire la Stazione della detta ferrovia. Pare siasi definitivamente esclusa la località di Sottomarina, da taluno poco opportunamente indicata, e siasi deciso di collocarla nella località detta *delle Saline*, od in luogo il quale, più che sia possibile, si avvicini alle *Saline* stesse.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato i seguenti Avvisi, in data 17 corr.:

Si porta a conoscenza del pubblico, che, con Decreto 18 febbraio u. s. del Presidente della Repubblica francese, venne proibita in modo assoluto l'importazione in Francia delle carni di maiale provenienti dagli Stati Uniti d'America.

Mentre pertanto le Stazioni respingeranno le spedizioni stesse, si fa tuttavia richiamo a quanto fu detto nell'Avviso al pubblico in data 25 febbraio 1880, circa la nessuna responsabilità che l'Amministrazione intende di assumere per la mancata consegna delle merci di cui si tratta, qualora, in conseguenza dell'accennato divieto, fossero sequestrate dalla Dogana di frontiera.

Per non portare poi incaglio alle spedizioni in partenza dall'Italia, i mittenti, per maggior cautela, dovranno sulle relative dichiarazioni per la Dogana mettere l'indicazione « di origine italiana ».

— Con decreto luogotenenziale n 1763 dell'11 corrente mese, venne vietata, fino a nuove disposizioni, l'introduzione nel Tirolo di animali bovini, pecorini, caprini e suini.

Nel portare quanto sopra a conoscenza del pubblico, e mentre le Stazioni respingeranno simili spedizioni aventi la destinazione suddetta, si richiama quanto fu detto nell'Avviso al pubblico in data 25 febbraio 1880, e cioè che l'Amministrazione non intende di assumere alcuna responsabilità per gli eventuali ritardi, o per la mancata consegna delle dette spedizioni, che avessero la loro causa nel sopra citato decreto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 19:

A quanto annuncia il *Bund*, il Consiglio federale ha risolto che il tunnel del Gottardo abbia ad essere completamente rivestito di muratura, mentre finora aveva ammesso che il tunnel potesse rimanere scoperto sopra una lunghezza di circa 400 metri, ove esiste una roccia durissima.

— L' 11 marzo ebbe luogo a Berna, sotto la presidenza del capo del Dipartimento delle ferrovie, sig. Bavier, una conferenza relativa all'aggiustamento della quistione della Stazione di Lucerna, alla quale erano presenti i delegati delle Compagnie interessate, del Governo cantonale e del Consiglio della città di Lucerna.

Non si potè cadere d'accordo sopra un piano definitivo, per cui il Consiglio federale si vedrà obbligato a definire esso medesimo la quistione, quando sarà sufficentemente edotto della cosa.

— Secondo il *Tagblatt* di Losanna, le trattative intavolate fra la Direzione del Gottardo e l'Impresa Favre sono fallite. Si era già arrivati a mettersi d'accordo su tutti i punti, meno che sulla cifra della riduzione che la Compagnia doveva fare all'Impresa, sulla somma dovuta alla Compagnia per l'anticipazione fornita da questa per ciò che concerne gli edificii del tunnel, i quali sarebbero definitivamente rimasti proprietà della Compagnia. Siccome le parti non giunsero ad accordarsi su questa riduzione, così venne fatta dai rappresentanti dell'Impresa Favre la proposta di rimettersene al Consiglio federale per determinare la quota, e la Direzione del Gottardo accettò questo scioglimento; ma essa venne finalmente respinta dagli eredi del sig. L. Favre, il che ebbe per conseguenza la rottura delle trattative.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Svizzera-Occidentale, radunato a Losanna il 17 corrente, ha autorizzato i suoi delegati a firmare la Convenzione relativa alla fusione colla Compagnia del Sempione.

Ferrovie austriache. — Merita speciale attenzione la seguente notizia del *Pusterthlater Bote*, che ha importanza dal punto di vista dei progetti ferroviarii veneti:

Il Ministro del commercio, barone Pino, ha accordato all'ingegnere Enrico Böhm (concessionario della ferrovia Bolzano-Merano) ed all'intraprenditore Bachstein, la concessione preliminare per una ferrovia di diramazione da Toblach a Cortina d'Ampezzo.

Ferrovie austro-serbe-bulgare-turche. — Il *Fremdenblatt* ha da fonte bene informata che nella Conferenza ferroviaria, che trovasi radunata presentemente a Vienna, non è accaduto finora nulla che potesse far supporre che la Bulgaria intenda sottrarsi agli obblighi impostile dal trattato di Berlino relativamente alla questione ferroviaria. Nel *memorandum* che il Ministro di Bulgaria ha presentato nella seconda seduta della Conferenza si chiedevano soltanto degli schiarimenti sulla misura dei doveri e dei diritti che incombono alla Bulgaria, quale Stato che succede alla Turchia nei rapporti contrattuali colla Società delle Strade ferrate orientali. Del resto, aggiunge il *Fremdenblatt*, còmpito della Conferenza non è, nè può essere altro che quello di assicurare l'allacciamento alle strade ferrate della Serbia, da una parte verso Costantinopoli e dall'altra verso Salonicco, e l'andamento delle discussioni non diede finora argomento a ritenere che questo scopo non debba essere raggiunto.

Ferrovie Serbe. — Un dispaccio da Belgrado annunzia che la Skupcina, con 50 voti di maggioranza, ha approvato la Convenzione Bontoux per la costruzione delle ferrovie serbe, e la loro congiunzione colle ferrovie austro-ungariche.

Ferrovia Tunisi-Susa. — Scrivono da Tunisi all'*Avvenire di Sardegna*, circa l'incidente della sospensione dei lavori della ferrovia Bona-Guelma, ordinata dal Bey, ed annunciata dal telegrafo:

Perchè dunque il Governo del Bardo prendeva una così energica misura?

Perchè la Compagnia Bona-Guelma non ebbe cura di mettersi in regola col Governo, e perchè essa non ha il diritto di infrangere una Convenzione stipulata.

Allorchè S. A. il Bey accordava al Console di Francia la nuova concessione della linea Tunisi-Susa, le condizioni pattuite furono le stesse che per la linea Tunisi — *Daklat Djaudouba*, che cioè — e di questo ne parla chiaro l'articolo 6° di detta concessione — non poteva alcun lavoro essere incominciato, se prima non era studiato il tracciato generale della linea, e stabilito di comune accordo fra gli agenti della Compagnia e quelli del Governo del Bey. Gli articoli 17 e 18 del Cartolaro d'oneri si esprimono inoltre chiaramente sopra tal punto; e specificando tutto quanto deve fare il concessionario, avvertono inoltre che non potranno essere iniziati i lavori, senza prima aver ottenuto, da chi di diritto, l'approvazione del tracciato e del progetto generale delle linee.

La Compagnia Bona-Guelma si è essa attenuta agli impegni assunti? E perchè pretendere che il Governo approvi il solo tronco da qui alla Hamam Lif, quasi lasciando supporre l'intenzione di non proseguire l' intrapresa più lungi? E poichè il Governo vi si rifiuta categoricamente, perchè protestare con tanta veemenza e chiedere danni e interessi? Con qual diritto?

Altra delle ragioni, per cui S. A. il Bey non potrebbe con troppa facilità aderire alle insistenti richieste della Compagnia Bona-Guelma, è quella che il signor Rubattino, subentrato nei diritti del signor Mancardi, al quale nessuno ignora come fosse conceduta la linea fino alla Hamam Lif, fa ora istanza perchè non sia autorizzata la Compagnia francese a costruire in quella località una Stazione, cosa la quale costringerebbe a rivendicare i suoi diritti di precedenza.

E, per quanto sulle prime si facessero dal Governo alcune difficoltà in proposito, tuttavia si è dovuto riconoscere che il signor Rubattino potrebbe anche avere le sue ragioni; ed a tale oggetto saranno quanto prima nominati gli arbitri destinati a risolvere questa nuova questione, non essendosi creduto competente lo stesso Governo del Bey. Frattanto è da lodarsi la condotta di S. A., che proponendosi di agire con prudenza, non ha voluto intromettersi nè prò nè contro alcuno degli interessati.

Ferrovie in Spagna. — Il Consiglio dei *ministri* esaminò, il 18 corr., i progetti di tracciato per una ferrovia transpirenea, e specialmente quella che seguirebbe la via di Canfranc a Oloron.

I Circoli militari non si mostrano favorevoli a questo tracciato, ma il Commercio generale della Penisola lo desidera, ed è domandato specialmente dalla provincia d'Aragona, che ci vede uno sfogo prezioso per i suoi prodotti vinicoli.

Notizie Diverse

Opere edilizie in Roma — In riserva di riferire il testo della legge per le opere edilizie di Roma, che fu approvato dalla Camera il 18 corr., con 194 voti favorevoli e 72 contrarii, togliamo dal *Popolo Romano*, del 19, le seguenti notizie:

Più volte si è raccomandato al Comune di provvedere al miglioramento ed all'ampliamento della via Flaminia.

In conseguenza di questa raccomandazione, l'Ufficio tecnico ha studiato un progetto di miglioramento, il quale è per ora limitato al piazzale esterno, ed al primo tronco della Flaminia lungo poco più di metri 100, fino alla strada traversa aperta nel terreno già Corsi.

Il piazzale risulterebbe così della lunghezza di metri 60, e sarebbe esteso a sinistra di chi esce dalla Porta del Popolo tanto quanto occorre a dargli aspetto simmetrico coll'opposto ingresso alla villa Borghese.

La Flaminia verrebbe allargata a destra ed a sinistra del suo asse, pure simmetricamente, e in modo da riuscire della larghezza di metri 20.

Del piano di massima, la Giunta domanda ora l'approvazione al Consiglio, e gli domanda pure l'approvazione di un compromesso coi signori Cantoni, Valle, Ferrè e Menotti, i quali si obbligano a demolire il palazzetto dei Tre Re ed a cedere alcune aree al Comune per l'ampliamento della via Flaminia e della nuova piazza, al prezzo di L. 200 mila da pagarsi in quattro rate.

— Il *Popolo Romano* del 21 aggiunge poi i seguenti punti dell'accennato compromesso:

I detti signori dovranno costruire un caseggiato nuovo lungo la via Flaminia, con risvolto ad angolo retto lungo il piazzale della villa Borghese. Il prospetto sulla Flaminia sarà distante m. 10 dall'asse stradale e quello sulla piazza sarà distante m. 60 dal risalto delle mura presso il fornice della Porta a destra di chi esce della città.

Il prospetto del caseggiato sulla via Flaminia dovrà avere la lunghezza di m. 90 almeno; quello poi del risvolto sul piazzale esterno avrà la lunghezza di circa m. 40.

Quando essi volessero estendere il fabbricato oltre i m. 90 lungo la via Flaminia, dovranno continuarlo sul nuovo filo stradale a m. 10 dall'asse, e dovranno terminarlo al punto ove cadrebbe il prolungamento della strada traversa, aperta a sinistra della via nel terreno già Corsi.

L'attuale ingresso architettonico sulla via Flaminia, che al finire del cinquecento fu eretto con disegno dell'architetto Martino Longhi, sarà trasportato sul nuovo filo stradale in luogo opportuno, per coordinarlo al nuovo caseggiato.

Il palazzetto attualmente esistente fuori la porta del Popolo, conosciuto sotto il nome di albergo dei Tre Re, l'area del quale sarà parzialmente occupata dalla nuova costruzione, dovrà essere completamente demolito, a tutte spese dei suddetti signori.

Tutte le aree risultanti dagli arretramenti delle fronti dei nuovi fabbricati, tanto sulla via Flaminia, che sul piazzale esterno della porta del Popolo, passeranno in proprietà assoluta del Comune di Roma.

Sistemazione del Tevere — La Giunta parlamentare per la sistemazione del Tevere, composta degli on. Ruspoli Emanuele, Di San Donato, Maurigi, Sani, Trompeo, Baratieri, Baracco, Marchiori e Di Carpegna, nella adunanza di venerdì mattina ha unicamente convenuto di chiamare nel suo seno i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per avere schiarimenti e spiegazioni: dall'uno intorno al ritardo che si verifica nella esecuzione dei lavori, e dall'altro sulla forma proposta dal Ministro per lo ammortamento del prestito, forma che la Commissione ritiene debba essere variata, nell'interesse delle finanze dello Stato non solo, ma eziandio dei possessori dei titoli.

Bonificamento delle valli di Comacchio. — La Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge pel bonificamento delle valli di Comacchio, nell'adunanza di venerdì ha nominato relatore l'on. Parenzo, con incarico di accordarsi col Ministro dei lavori pubblici sopra certe osservazioni fatte dai commissarii nelle precedenti adunanze, intese a circondare il progetto di maggiori cautele e renderlo di più seria efficacia.

Porto di Brindisi. — Nella seduta del 18 corr. alla Camera dei deputati, l'on. Trinchera svolse una sua interrogazione al Ministro dei lavori pubblici sul ritardo nella costruzione della banchina centrale del porto di Brindisi.

Egli notò che nel decorso novembre quella banchina minacciò di rovinare; che un ingegnere, spedito sul luogo, ritenne non vi fosse pericolo immediato di rovina, ma che nel gennaio crollò interamente.

Intanto sono passati due mesi, e la banchina non è stata ricostruita. Si dice che il ritardo dipenda da dispareri tra ingegneri del Genio civile; ma egli si lusingava che questi contrasti venissero eliminati senza indugio.

L'on. Baccarini confermò che il 20 gennaio rovinò la banchina per una lunghezza di 60 metri; ma assicurò che si stanno facendo gli studii, che egli anzi ha già destinato un primo fondo di 13,000 lire, e che la banchina sarà ricostruita sollecitamente.

Occorrendo, tenuto conto delle avvertenze dell'on. Trinchera, manderà un personale speciale.

L'on. Trinchera ringraziò, e prese atto delle dichiarazioni del Ministro.

Porto di Ancona. — Si ha da Ancona, 14:

Nel prossimo mese di aprile si incominceranno i lavori di escavazione generale nel nostro porto. Negli anni passati i lavori si limitavano ad una sola parte; ma ora, in seguito ad un nuovo contratto, l'Impresa si è assunto l'incarico di portare i fondali al livello richiesto perchè i bastimenti di gran mole vi possano entrare liberamente. Il lavoro deve essere condotto a fine nel termine di 6 anni; e dopo ciò, in seguito a nuovi lavori, il livello sarà abbassato ancora per lasciar libero l'accesso ai bastimenti da guerra sul tipo *Duilio*.

Convenzione coll'Unione postale universale. — Per l'esame di questo progetto di legge vennero dagli Ufficii della Camera nominati commissarii gli onorevoli: San Martino, Adamoli, Maurigi, Vacchelli, Boselli, Del Zio, Di Balme, Guiccioli e Berti Ferdinando.

La Giunta si è poi costituita, nominando presidente l'on. San Martino e segretario l'on. Guiccioli; ed ha venerdì mattina cominciata la discussione del progetto, stabilendo di interrogare l'on. Ministro dei lavori pubblici. Assicurasi che la Commissione abbia in animo di proporre che il beneficio della spedizione per la posta dei piccoli pacchi sia esteso anche all'interno dello Stato.

Inoltre dicesi che la stessa Commissione ha in animo di chiedere al Ministro l'osservanza delle prescrizioni della Camera, comprese nell'ordine del giorno col quale essa recentemente chiedeva una diminuzione nelle tariffe postali per il servizio interno.

Ufficii postali — La Direzione generale delle poste annuncia che col 1° aprile p. v. verranno aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2ª classe:

Attimis (provincia di Udine); Bauco (prov. di Roma); Casteldaccia (prov. di Palermo); Frassinoro (prov. di Modena; Moncrivello (prov. di Novara); Montallegro (prov. di Girgenti); Montesilvano (prov. di Teramo); Villanova d'Albenga (prov. di Genova).

Servizio telegrafico. — La Commissione parlamentare sul progetto di legge intorno al servizio telegrafico, nell'adunanza di venerdì mattina è giunta all'esame dell'art. 7 del progetto ministeriale. Essendosi sollevate gravissime questioni sulle disposizioni di esso, si deliberava di sospenderne l'approvazione, e di sentire il Ministro proponente, che sarà invitato ad intervenire nel seno della Giunta in una delle successive adunanze, fissandosi la nuova riunione pel giorno 21 corrente alle ore 12 1|2, e riservandosi l'esame delle diverse mozioni messe innanzi per altra compilazione dell'enunciato art. 7, sul merito del quale le opinioni espresse dai Commissarii non si sono accordate.

Biglietti del Banco di Napoli. — Il Ministero del tesoro, d'accordo con quello d'agricoltura, industria e commercio, ha determinato quanto segue:

I biglietti al portatore ed a vista, dei tagli da lire 200, 500 e 1000, che il Banco di Napoli è autorizzato a fabbricare per scorta ed emettere in cambio di quelli dello stesso taglio ritirati dalla circolazione, avranno gli stessi segni e distintivi caratteristici di quelli stabiliti col ministeriale decreto del 29 gennaio 1877.

I suddetti biglietti, che porteranno la data di emissione « 8 gennaio 1881 », saranno ripartiti nel modo sottoindicato:

Biglietti da L. 200 — N. 50,000, pel valore complessivo di L. 10,000,000, distinti in 6 serie.

Biglietti da L. 500 — N. 40,000, pel valore complessivo di L. 20,000,000, distinti in 5 serie.

Biglietti da L. 1000 — N. 20,000, pel valore complessivo di L. 20,000,000, distinti in 3 serie.

Canale di Panama. — Sulla proposta del conte di Lesseps, il Consiglio di amministrazione della Compagnia universale interoceanica ha nominato il valente ingegnere comm. E. Gioia, membro del Comitato direttore dei lavori del Canale di Panama.

Il comm. Gioia meritava di essere prescelto a tale ufficio, avendo egli popolorizzata fra noi l'idea della grande opera.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii quasi immutati nella scorsa settimana, ma fermi. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 472 e 474; fermissime le Obbligazioni a 283.50 e 284.25; nominali i Boni a 542.

Le Sarde, della serie A, poco trattate al prezzo di 282.50; del pari quelle della serie B a 279.50; le nuove meglio tenute, da 284 salirono a 284.75. Neglette le Pontebbane a 447; le Meridionali austriache richieste invece a 284.50 e 285.

Le Palermo-Trapani (tipo oro) ben sostenute a 293.50 e 295, scesero poi a 293.75 per causa di realizzazioni; le altre (tipo carta) s'aggirarono sul 286 circa. Le Azioni Ferrovie Romane rimasero quasi dimenticate sul prezzo di 136 a 135.

Parigi negoziò le Azioni Lombarde a 237.60 e 235; le Obbligazioni a 280 e 281; le Vittorio Emanuele a 289; le Azioni Ferrovie Romane a 134, le Obbligazioni a 366 e 365.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Milano. — Creazione del 1866 — 58ª Estrazione del 16 marzo 1881.

Serie estratte.

788 — 1378 — 1582 — 2196 — 3819.

Elenco dei numeri premiati.

Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire
2196	41	50,000	1378	77	20
788	39	1,000	3819	67	20
788	47	500	788	70	20
788	43	100	2196	91	20
1582	33	100	1582	75	20
3819	3	100	2196	21	20
3819	63	100	3819	83	20
3819	68	100	3819	99	20
1378	47	50	1582	13	20
788	71	50	788	77	20
788	9	50	1378	84	20
1378	94	50	1582	91	20
2196	13	50	788	1	20
2196	58	50	788	84	20
3819	29	50	788	64	20
788	40	50	1378	88	20
788	17	50	2196	100	20
788	37	50	2196	2	20

Tutte le altre Obbligazioni, appartenenti alle serie estratte e non premiate, hanno diritto al rimborso di L. 10.

Pagamenti dal 15 giugno 1881, a Milano, dalla Cassa municipale

Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato gli elenchi delle 308 Obbligazioni della emissione 1879 e delle 147 cartelle Obbligazioni della serie A, estratte a sorte in Roma il 16 e 17 corr., ed aventi diritto al rimborso dal 1° aprile prossimo venturo.

CONVOCAZIONI

Società livornese per la fabbricazione della soda. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 27 corr. in Livorno, per trattare sull'ordine del giorno già pubblicato.

Società promotrice dell'industria nazionale in Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Torino, sede sociale (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Presidente, per l'approvazione del conto consuntivo 1880 e preventivo 1881, e per la nomina di 4 consiglieri uscenti d'ufficio, rieleggibili.

Banca agricola nazionale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 3 aprile p. v. in Firenze (Banca), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla situazione della Banca e relative deliberazioni, e pel completamento del Consiglio stesso.

Società anonima vercellese per l'illuminazione a gaz. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 aprile p. v. in Vercelli (via Strada ferrata, 13), per l'approvazione del conto consuntivo 1880 e del bilancio 1881, per la nomina dei componenti il Consiglio d'amministrazione, e per provvedere alla scadenza e liquidazione della Società.

Banca Veneta di depositi e conti correnti. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 aprile p. v. in Venezia, sede sociale (Calle Cappello), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 12 consiglieri e 3 censori.

Società anonima della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 aprile p. v. in Torino (Municipio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del conto consuntivo 1880 e preventivo 1881, e per la nomina di 4 consiglieri in luogo degli uscenti d'ufficio (Peyron, Laclaire, Croveris e Chiariglione), rieleggibili; e di 3 censori. I titoli devono esser presentati 10 giorni prima alla Banca Subalpina.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima della ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 21 corr., presso la Banca Agricola Industriale in Vigevano e presso la Banca Musso e Guillot in Torino, si pagano agli azionisti L. 11.25 per azione, in acconto del dividendo 1881, contro presentazione del relativo vaglia n. 53, scadente il 20 detto mese.

Società anonima per la illuminazione a gaz di Novara. – Dal 1° aprile p. v. si pagherà agli azionisti, presso il cassiere Antonio Ranza in Novara, la cedola semestrale d'interessi scadente nel detto giorno.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degli immobili militari di Torino durante l'anno 1881, per il presunto importo di L. 18,000. Deposito cauzionale L. 1800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione dei tronchi 3, 4 e 5 della strada nazionale da Termini a Taormina, compresi fra la casa Bertolo e la Mandria Vecchia, della lunghezza di m. 25,758, per l'annuo canone di L. 19,740. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti della Banca nazionale; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chil. 71,600 di piombo in pani, in diminuzione del complessivo importo di L. 33,476.04, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 3,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 1° aprile p. v., presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una caserma in Dronero per una Compagnia alpina di 250 uomini, in diminuzione dell'importo di L. 63,236.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 7100 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Municipio di Bagnacavallo (prov. di Ravenna), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione e manutenzione delle strade comunali pel quadriennio 1881-84, in diminuzione del complessivo importo di L. 69,309.57, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso il Municipio di Pozzuoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della parziale sistemazione del vecchio Molo a trafori del porto di Pozzuoli, nonchè per la formazione di una scogliera per la Darsena da costruirsi presso il Molo stesso, per la presunta somma di

L. 702,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva L. 35,000, oltre L. 7000 per spese d'asta e contratto.

— Il 4 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Massa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Livorno a Mantova, compreso fra la metà del ponte sul torrente Turritècava e la foce delle Radici, della lunghezza di m. 47,447, in diminuzione dell'annuo canone di L. 18,270.92, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione dei manufatti e corsi d'acqua della sezione VI, nel 1° circondario idraulico di Padova, per la presunta annua somma di L. 40,080. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1886. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della complessiva somma deliberata. idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alghero a Bosa, compreso fra Alghero e Padria, della lunghezza di m. 49,255, in diminuzione della presunta annua somma di L. 10,177.45, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di acquedotti murati, con posa di bocchette e chiusini, in alcune vie, corsi e piazze della città, nonchè dell'apertura di una nuova via tra il magazzino delle Fontane ed i Forni, in due lotti: il primo del presunto importo di L. 57,500, il secondo di L. 56,500. Condizioni d'asta, Capitolati e disegni visibili presso il civico Ufficio d'Arte.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto della strada consortile obbligatoria Cotrone-Savelli, compreso tra la Serra-Melissa e la Cona del Padre Eterno, della lunghezza di chil. 8, m. 7.69, al prezzo chilometrico di lire 14,500. Deposito L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Piglio al confine di Trevi, nel circondario di Frosinone, della lunghezza di chil. 7.664, in diminuzione della somma totale di L. 63.000, salvo il ribasso del 5 0[0 già ottenuto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Pietraperzia (provincia di Caltanissetta), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale interna, detta Corso Vittorio Emanuele, in diminuzione dell'importo di L. 38,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva, biglietto di tenuta per L. 4000 a firma solvibile ed accetta al Municipio.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chil. 350,000 di ghisa da getti diversi, per il presunto importo di L. 52,500. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5300 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la fornitura e posa in opera dei tavolati metallici per 11 ponti della linea Taranto-Reggio.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	484,269.75	334.90
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	416,990.61	288.38
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 67,279.14	+ 46.52
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	3,320,813.35	2,296 55
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	2,744,274.30	1,897 84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 576,539.05	+ 398.71
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880.	1,266.—	217,152.01	171.53
Settimana corrisp. nel 1879.	1,164.—	107,918.37	92.71
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+102 —	+ 109,233.64	+ 78.82
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,266.—	1,762,098.14	1,391.86
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,161.—	1,179,302.52	1,015.76
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+105 —	+ 582,795.62	+ 376.10

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *dicembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	673.431.59	20,946.33
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	520,0	16,131.70
Differenza (in più . . .	—	153,371.89	4,814.63
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 dicemb. 1880.	1,681	29,816,091.71	18,184.02
Periodo corr. 1879	1,675	27,291,377.96	16,677.81
Aumento	6	2,524,713.75	1,451.21
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,484,13	8,433,24	6,583,54
Piccola Velocità	3,665,85	184,76	3,573.24
Totali . . .	26,149,98	8,618,00	10,156.78

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,116.69	35,425.29	3,532.96	47,074.94
Bagagli e cani . .	97.03	650.12	55.36	802.51
Merci a grande vel.	1,325.68	6,110.41	665.65	8,101.74
Merci a piccola vel.	11,238.09	29,705.35	3,581.80	44,525.24
Introiti diversi . . .	489.39	813.79	346.86	1,650.04
Totale . . .	21,266.88	72,704.96	8,182.63	102,154.47

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s*[*m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi o dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Ai portatori poi di Obbligazioni serie C, si dà avviso che dal 1° aprile prossimo essi potranno presentare dalle ore 11 ant. alle ore 1 pom. alla Direzione Generale della Società in Firenze, via Renaj N. 17, i loro titoli per essere muniti di nuove cedole (*coupons*). Le Obbligazioni stesse saranno restituite nei giorni che verranno indicati ai portatori dalle una alle ore 3 pomerid.

Firenze, 16 *marzo* 1881.

La Direzione Generale.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

CAFFÈ RISTORATORE CON GIARDINO ALLA STAZIONE DI IVREA

L'affitto decorrerà dal giorno 1° Luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al costo di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete la cui apertura seguirà il 4 Aprile 1881 alle 2 pom. presso gli Uffici della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 1° Aprile 1881.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione d'Ivrea.

Milano, li 10 Marzo 1881.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.
SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE
CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 30 Marzo 1881. N.° 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

COSTRUZIONE DI OPERE STRAORDINARIE

STRADALI ED IDRAULICHE

NEL DECENNIO 1881-1890

Nel *Supplemento* dell'11 corr. al nostro n. 10, abbiamo riferito il testo del progetto di legge ministeriale, colle modificazioni proposte dalla Commissione parlamentare, per la costruzione di opere straordinarie stradali ed idrauliche nel decennio 1881-1890: progetto presentato alla Camera dal ministro Baccarini sino dal maggio dello scorso anno.

Ora, essendo incominciata stamane la discussione di tale progetto, crediamo necessario di ritornarvi sopra per l'opportuna intelligenza dei nostri lettori.

Siccome però ci sarebbe impossibile riprodurre, nemmeno per sommi capi, la voluminosa Relazione dell'onorevole Grimaldi (che consta di 124 pagine a doppia colonna, comprese parecchie tabelle, e senza parlare dei numerosi allegati), così dobbiamo limitarci a riferirne le ultime due parti, in cui si tratta dei mezzi per far fronte alle nuove spese, e si rende ragione delle differenze emergenti tra il progetto del Ministero e quello della Commissione.

Parte VI — *Risorse di bilancio e risorse straordinarie per sopperire alle somme già impegnate e da impegnare per nuove costruzioni nel decennio* 1881-90.

Occorre innanzitratto esporre con chiarezza e precisione le proposte ministeriali, affinchè, formatasene un'adeguata idea, si possa, dopo maturo studio, conoscere se ed in quanto possano essere accettate.

Già nei cenni preliminari della nostra Relazione vi esponemmo che per il decennio 1871-80, per tutte le opere pubbliche, ad eccezione delle ferrovie, la media annuale per nuove costruzioni ammonta a L. 26,585,529.27.

Vi esponemmo del pari che pel decennio 1881-90 i bilanci sono già impegnati per la somma complessiva di L. 133,194,696.49, che darebbe una media quasi per metà inferiore a quella dei dieci anni che si chiudono col 1880; e conchiudemmo non essere ammissibile, con tanti bisogni e con le finanze migliorate, spendere nell'avvenire per pubblici lavori somme inferiori a quelle spese negli anni anteriori.

Da questo concetto partendo, il Ministro ritiene che per lo meno debba, nel decennio futuro, essere mantenuta la media del passato, cioè di annue L. 26,585,529.27.

Egli però la riduce a sole L. 20 milioni complessivamente per vecchi e nuovi impegni, tenendo in serbo il resto, sia per far fronte all'impegno assunto colla legge 6 luglio 1875 per la sistemazione del Tevere, sia per qualche opera urgente fin da ora imprevedibile.

Il Ministro così dà pieno affidamento che, per opere pubbliche alle quali provvede la parte straordinaria del bilancio, la media dell'ultimo decennio non sarà superata nel venturo.

Ma, limitata la media annuale a sole L. 20 milioni, sorge spontanea nella mente del Ministro la considerazione, che sul bilancio decennale ammontante a 200 milioni, sui quali già vi sono impegni per L. 133,194,696.49, resterebbero appena disponibili per nuovi lavori L. 66,805,303.51, insufficienti a soddisfare ai tanti bisogni, dei quali abbiamo parlato.

A sopperire alla insufficienza delle risorse ordinarie del bilancio, propone il Governo di ricorrere ad una risorsa eccezionale per L. 96 milioni nel giro di otto anni; con che avrebbe disponibili pel decennio L. 296 milioni, che così ripartisce:

Impegni preesistenti	L.	133,194,696.49
Opere nuove proposte	»	162,805,303.51
Totale come sopra	L.	296,000,000.00

Queste opere nuove proposte dal Governo sono così distinte:

Opere stradali	L.	67,022,953
Opere fluviali	»	44,000,000
Bonifiche	»	21,872,351
Porti	»	29,910,000
Totale come sopra	L.	162,805,304

La risorsa eccezionale per 96 milioni vien desunta dal patrimonio immobiliare ecclesiastico e ademprivile.

Ricorda all'uopo il Ministero consimili esempi, nei quali il Governo ricorse ad entrate straordinarie; e specialmente le leggi recenti del 2 luglio 1875 ed 8 dicembre 1878, che autorizzavano il Governo a procurarsi anticipazioni di 25 milioni per spese militari straordinarie, mediante emissione di Obbligazioni demaniali garantite sul prodotto della vendita dei beni appartenenti al Demanio.

Il Ministero espone che il valore disponibile di quel patrimonio, in beni da vendere ed in residui prezzi da riscuotere al 31 dicembre 1879, è di oltre L. 204,000,000, realizzabili fino alla concorrenza di L. 191 milioni nel corso di 32 anni dal 1880 al 1911. Su questo provento crede fare assegnamento per garantia delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico emesse nel 1870 e tuttora vigenti, per un capitale nominale di circa 151 milioni, dei quali 37 sono in circolazione e gli altri 114 trovansi a disposizione del Tesoro.

Quindi propone che, per ottenere i 96 milioni in più delle normali risorse di bilancio, venga alienato un quantitativo di Obbligazioni ecclesiastiche sulla massa di quelle disponibili; a somiglianza di quanto fu fatto all'epoca della prima emissione di queste Obbligazioni nel 1867.

Avendo riguardo ai prezzi dei Consolidato ed alla natura fondiaria del titolo, il Ministero confida poterlo alienare ad un prezzo vantaggioso, per cui potrebbe avere i 96 milioni effettivi con la vendita di un capitale nominale di sole L. 101,152,800. E perchè quest'operazione non rechi forte scossa al bilancio, propone l'alienazione di tutte le Obbligazioni disponibili in L. 113,966,300, d'onde presume ricavare il capitale effettivo di L. 108,267,985, sufficiente a sopperire alla spesa straordinaria dei maggiori lavori, ed al maggiore onere per interesse.

Con ciò la circolazione delle Obbligazioni dall'attuale cifra di 37 milioni salirebbe a 151. E perchè nei primi anni il bilancio continui ad avere fra le sue risorse il prodotto della vendita dei beni, il Ministero propone l'ammortamento delle Obbligazioni dal 1889 al 1911.

Ma i titoli, dei quali si parla, dovendo conservare l'originaria funzione di valere come danaro alla pari nei pagamenti di prezzo di beni ecclesiastici ed ademprivili, negli anni dal 1881 al 1887 sarebbero versati in conto di prezzo. In tal caso, concorrendo per il loro valore nominale a comporre il previsto prodotto della vendita di beni, turberebbero l'equilibrio del bilancio, non potendosi contare fra le entrate effettive la parte versata in Obbligazioni.

Ad eliminare tale difficoltà, il Ministero propone che per gli anni dal 1880 al 1887 le Obbligazioni versate vengano sostituite da altrettante messe in circolazione per un egual capitale nominale; con la qual cosa la consistenza complessiva delle Obbligazioni non verrebbe punto alterata.

In sostanza, l'operazione proposta dal Governo ha lo scopo di procurare, per gli anni successivi, maggiori fondi per i lavori pubblici, senza alterare le condizioni normali del bilancio, ossia rimandando dal 1889 in poi l'onere derivante dall'ammortamento.

Così in pochi anni è esaurito il prodotto della vendita annuale delle Obbligazioni; e vi è una maggiore spesa per il servizio degli interessi dei titoli alienati.

E su tal proposito il Ministero considera, che finora gli interessi delle Obbligazioni emesse e non alienate formavano in bilancio una partita di giro con la relativa spesa di debito pubblico; talchè il vero passivo era ristretto all'ammontare di quelli dovuti sulle Obbligazioni rimaste in circolazione, perchè non rientrute ancora come prezzo di beni. Invece, con il suo progetto, il Governo intende far scomparire la partita di giro, e far rimanere, oltre il peso dell'ammortamento, le spese effettive degli interessi delle Obbligazioni che intende alienare.

Con questa operazione, per il decennio 1881-1890, oltre allo stanziamento normale di 20 milioni, potrà essere spesa in opere pubbliche straordinarie, secondo il progetto ministeriale, la somma di 96 milioni, ripartibile per gli anni 1881-1888 in 12 milioni all'anno, senza alterare il bilancio dello Stato durante l'ottennio.

In tal modo, per pubbliche opere, nel decennio 1881-1890, viene proposta dal Governo la spesa di 32 milioni annuali dal 1881 al 1888, e di annui 20 milioni pel 1889 e 1890.

Ma in questi ultimi due anni, conservando l'ordinario stanziamento di 20 milioni, ne risulta uno squilibrio al bilancio di L. 4,403,034.60 pel 1889, e di L. 5,151,871.98 pel 1890; e così negli anni successivi fino al termine dell'estinzione delle Obbligazioni.

A ripararvi, il Ministero contrappone, oltre al miglioramento delle finanze che ritiene sicuro dopo otto anni, e alle risorse patrimoniali annuali ancora disponibili, le quote dei rimborsi da parte degli interessati, che abbiamo sopraccennato (*); le quali, realizzandosi in gran parte verso la fine del decennio, compensano totalmente ogni deficienza per il biennio 1889-1890. E vi contrappone altresì il saldo di circa 10 milioni del generoso dono del Duca di Galliera pel porto di Genova; per il quale la spesa è compresa come impegno in bilancio nella cifra complessiva dei 296 milioni.

Le proposte ministeriali sono giustificate da appositi allegati contenuti nella Relazione del Governo.

Riepilogando quanto si è sopra detto, secondo tali proposte, le risultanze definitive per impegni esistenti e per opere nuove sono così riassunte:

Strade —	Impegni esistenti	L.	71,571,247
	Nuove opere proposte	»	67,022,953
	Totale	L.	138,594,200
Corsi d'acqua —	Impegni per leggi esistenti	L.	»
	Nuove opere proposte. .	»	44,000,000
Bonificazioni —	Impegni esistenti . . .	L.	8,127,649
	Nuove opere	»	21,872,351
	Totale	L.	30,000,000
Porti e fari —	Impegni esistenti. . . .	L.	53,495,800
	Nuove opere	»	29,910,000
	Totale	L.	83,405,800

Donde la complessiva somma per impegni

esistenti di	L.	133,194,696
e per nuove opere di	»	162,805,304
Totale	L.	296,000,000

Fatta questa rassegna del progetto ministeriale, la Giunta osserva dapprima, che la spesa da essa proposta supera quella indicata dal Governo. Giova quindi riassumere le differenze.

Come vi ha esposto, la Giunta propone:

1° Per strade	L.	105,137,953
2° Per opere fluviali	»	41,000,000
3° Per opere di bonifica	»	24,072,351
4° Per porti	»	30,701,400
Totale	L.	200,911,704

Le proposte del Ministero per nuove opere ammontano a L. 162,805,304.

Sicchè la differenza è di L. 38,106,400.

Essa nasce dall'avere aumentato le proposte per strade in L. 38,115,000, ridotto le opere fluviali da 44 a 41,000,000, e dalle aggiunte fatte alle opere bonificatorie e portuarie in L. 2,991,400.

Per sopperire a questa maggior somma richiesta dalla necessità di nuove opere pubbliche, come vi abbiamo a

(*) In fine alla parte V della Relazione si legge: « Riassumendo questa parte del nostro lavoro, abbiamo il seguente risultato:

« Sopra spese proposte in L. 200,911,704, i rimborsi approssimativi ammontano a L. 41,386,927; e quindi la vera spesa dello Stato è ridotta a L. 159,524,777 ».

(La Red.)

sufficienza dimostrato, e per conservare insieme la unicità del periodo, non vi erano che due mezzi: o di aumentare gli stanziamenti annuali, o di allungare il tempo. La Giunta si appigliò a questo secondo partito; sì perchè le risorse finanziarie non permettono maggiori disponibilità; sì perchè sarebbe troppo grave la somma dei rimborsi che dovrebbero in breve tempo pesare sulle Provincie e sui Comuni.

Essa quindi vi propone di stanziare la maggior somma di L. 38,106,400 negli anni dal 1891 al 1894. Così è ritenuta la media proposta dal Ministero in annui 20,000,000, di lire, e di essa viene impegnata in ciascuno di quei 4 anni soltanto la metà.

Ma vi abbiamo già osservato come, di fronte a tanti bisogni urgenti ed indispensabili, non bastano le risorse ordinarie del bilancio per annui 20 milioni, ed occorre perciò ricorrere ad un mezzo straordinario per procurarsi le maggiori somme occorrenti. Ciò è tanto più giustificato, inquantocchè già col bilancio è provveduto ad una buona parte di opere; e che la risorsa straordinaria non solo è parziale, ma serve a sopperire ad una spesa straordinaria per opere di nuova creazione, le quali, fatte una volta, non più si riproducono.

Come abbiam visto, il Ministero si propone di ottenere le risorse straordinarie, anzichè con emissione di Consolidato, con un'operazione sulle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico create nel 1870, tuttora disponibili: nel concetto di non perpetuare l'onere finanziario, ma di assicurarsi il modo di gradatamente estinguerlo. E ciò tanto più sul riflesso che, così operando, vi sono a garanzia del buon successo dell'operazione i beni ecclesiastici ancora invenduti; e nell'acquisto dei medesimi, quei titoli speciali possono essere impiegati a valor nominale. Oltrecchè è pur degno di considerazione, che questi titoli già esistono a disposizione dell'Amministrazione, e non vi è quindi bisogno di crearne dei nuovi.

Alcuni dei commissarii osservarono essere preferibile una emissione di Consolidato per provvedere alle somme straordinarie richieste dai pubblici lavori. Ma la maggioranza della Giunta, d'accordo col Governo, non divise questa opinione; principalmente perchè non le parve opportuno di adottare tal mezzo, in un momento nel quale il Governo ricorre ad emissioni di rendita su larga scala per far fronte alle costruzioni ferroviarie, all'abolizione del corso forzoso, ed al consolidamento del debito vitalizio per pensioni agl'impiegati.

Giova inoltre riflettere che fra un titolo, il quale offre l'allettamento di impiego proficuo in pagamento di prezzo di beni, e per di più redimibile da una data epoca per sorteggio, ed il Consolidato, non parrebbe dubbia la scelta, anche dal punto di vista di un collocamento più vantaggioso, e quindi più proficuo alla pubblica finanza.

Ed infine, vale la pena di rammentare che non si tratta di un titolo speciale di nuova creazione, nel qual caso la Giunta avrebbe preferito l'emissione di Consolidato; ma invece d'un titolo già conosciuto ed accreditato.

Ma, pur ritenuta l'operazione come vien progettata dal Governo, uno dei commissarii propose di togliere alle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico di creazione 1870, che sono ora in circolazione per oltre 37 milioni di lire, il benefizio dell'ammortamento stabilito a cominciare dal 1889 per le Obbligazioni che dovranno essere alienate giusta il progetto in esame; e dare invece ai portatori di quei titoli la facoltà di convertirli in Consolidato, o continuare a darli in pagamento di prezzo di beni.

La ragione di tale proposta sta in ciò, che al proponente non pareva giusto concedere un beneficio, quale è l'ammortamento dal 1889 al 1911, a titoli i quali attualmente non sono rimborsabili, ma rappresentano semplicemente prezzo di proprietà ecclesiastiche o ademprivili. Perciò egli riteneva necessaria una distinzione tra le Obbligazioni di emissione 1870 possedute da chi le acquistò al prezzo di 85 per cento, da quelle che, a norma del disegno di legge, debbono essere alienate per un capitale nominale di oltre 113 milioni per procurare i mezzi di far fronte alla spesa straordinaria derivante dalla costruzione di nuove opere pubbliche.

Ma la maggioranza della Giunta osserva essere un fatto incontrastabile, che le Obbligazioni ecclesiastiche 1870, che ora si trovano in circolazione, furono acquistate al prezzo dell'85 per cento per iscopo di impiego di denaro, anzichè nell'intendimento di valersene per il pagamento di prezzo di beni. Epperò ammette che, se si potesse senza inconvenienti segnare una linea di demarcazione fra questi titoli e quelli della stessa specie tuttora disponibili: fare, cioè, alle Obbligazioni che già sono in circolazione un trattamento meno favorevole di quello che il progetto in discussione fa alle altre ancora disponibili, e che saranno vendute ad un prezzo maggiore dell'85 per cento, al quale le prime hanno potuto essere acquistate; questa differenza sarebbe fino a un certo punto giustificabile.

Ma la disparità di trattamento, all'atto pratico, non si presenta scevra di difficoltà. A non suscitare imbarazzi, bisognerebbe togliere subito di mezzo le Obbligazioni che già sono in circolazione, sia col dichiarare che esse saranno mantenute come titoli di debito pubblico, col diritto ai relativi interessi in perpetuo (ciò che sarebbe un'anomalia, non rivestendo essi il carattere di titoli di Debito consolidato); sia con l'obbligare i portatori a presentarli immediatamente alla conversione in cartelle di Consolidato, ciò che sarebbe più corretto.

Ma questo può farsi? Non pare, perchè con ciò si disconoscerebbe un diritto acquisito a queste speciali Obbligazioni, il diritto, cioè, di poterle versare a valore nominale in pagamento di prezzo di beni ecclesiastici e ademprivili, senza limitazione di tempo.

È questa una considerazione di grave momento dal punto di vista legale. E sul proposito anzi giova osservare che il Governo, nella mira appunto di non favorire le Obbligazioni ecclesiastiche state acquistate nell'aprile 1879 per scopo di impiego, presentò alla Camera elettiva, nel 23 aprile 1879, un progetto di legge per l'annullamento delle Obbligazioni ecclesiastiche, nel quale erano proposte delle disposizioni restrittive per queste Obbligazioni già in circolazione. Ma la Commissione parlamentare incaricata dell'esame di quel disegno di legge, con la Relazione presentata nella tornata del 20 luglio 1879 esternò l'avviso che non si potessero fare distinzioni; e che non fosse lecito disconoscere il diritto nei portatori delle Obbligazioni in circolazione di versarle al loro valore nominale, tanto in pagamento di beni già venduti, quanto in pagamento di quelli da vendere, altrimenti sarebbero offese la giustizia e la pubblica fede.

D'altronde, scopo del progetto di legge è, come già fu osservato, di non aumentare il Consolidato e di ricorrere invece ad un debito redimibile; e questo scopo non si realizzerebbe che in parte, se i 37 milioni di Obbligazioni ecclesiastiche 1870, ora circolanti, si dovessero convertire in Consolidato.

Ma qui si può obbiettare che i 37 milioni d'Obbligazioni 1870, ora circolanti, si potrebbero assoggettare alla conversione soltanto a cominciare dall'anno 1889, in cui principierebbe l'ammortamento dei 113 milioni che costituirebbero la nuova emissione.

Però è d'uopo osservare che, trattandosi di un ammortamento che ha principio solo dal 1889 e deve durare 23 anni, la differenza nel valore dei due titoli, che può derivare dal diverso trattamento che verrebbe fatto alle Obbligazioni già circolanti, non è tale da consigliare un provvedimento eccezionale.

Inoltre, rimanendo queste Obbligazioni in circolazione nel frattempo, appena il Tesoro porrà in vendita i 113 milioni di Obbligazioni disponibili, i detentori delle Obbligazioni che già sono in circolazione (37 milioni), se troveranno di fronte all'avvenire lo stesso trattamento per i loro titoli, che viene fatto alle Obbligazioni da emettere, se cioè saranno ammessi pure essi all'ammortamento, non faranno concorrenza alle vendite delle nuove Obbligazioni.

Il caso contrario avverrebbe con la disparità, poichè i portatori delle Obbligazioni ora in circolazione stimerebbero del loro interesse di venderle ai nuovi compratori di beni ad un prezzo inferiore a quello in cui sarebbero poste in vendita le nuove; trovando sempre essi un premio sul prezzo di 85, quanto costò ad essi. Ma in tal modo com-

prometterebbero il buon esito della vendita delle Obbligazioni di nuova emissione, con danno evidente dello Stato, il quale potrebbe trovarsi nella impossibilità per qualche tempo di farne l'alienazione.

Tutto ben calcolato pertanto, è da ritenere che il dare una impronta distinta alle Obbligazioni disponibili, ponendole in circolazione con distintivi diversi da quelli che serbano le Obbligazioni che le hanno precedute nella circolazione, e che pure emanano dalle stesse disposizioni legislative del 15 agosto 1867 ed 11 agosto 1870, non può che ingenerare confusione nel mercato, con danno anche della pubblica fede. Oltrecchè, per la deplorevole constatazione di titoli falsificati di questa specie, l'Amministrazione ha dovuto provvedere alla sostituzione di Obbligazioni di nuova forma, che già tiene approntate per il cambio di quelle in circolazione e delle altre tuttora disponibili, che stanno per ora a parziale garanzia verso il Consorzio degli Istituti di emissione per le somministrazioni in biglietti fatte al Tesoro. Ed infine, il beneficio che il Tesoro ritrarrebbe dalle modificazioni proposte non sarebbe, anche nella più favorevole ipotesi, di grande rilievo; e d'altronde gli ammortamenti, ai quali sono ammesse a partecipare anche le Obbligazioni ecclesiastiche di creazione 1870 tuttora in circolazione, vanno a pesare sui bilanci degli anni avvenire e lontani, dal 1889 al 1911.

Per questi riflessi, la maggioranza della Giunta, pur apprezzando il giusto concetto al quale è informata la proposta, crede, nello interesse della cosa pubblica, di mantenere inalterato il disegno di legge nella parte finanziaria.

Conchiudendo questa parte della nostra Relazione, vi proponiamo l'approvazione del progetto ministeriale, sia per la parte relativa alla media dei 20 milioni annui sul bilancio dei lavori pubblici, sia per la risorsa straordinaria progettata dal Governo per far fronte al di più delle somme occorrenti. Vi proponiamo altresì, di accordo coi Ministri, di allungare il periodo fino al 1894; restando fermi per gli anni dal 1881 al 1890 gli stanziamenti indicati nel disegno di legge.

PARTE VII — *Esame alle disposizioni speciali del progetto di legge.*

Avendovi data ragione della necessità delle nuove opere, della misura di esse e dei mezzi per sopperirvi, ci resta soltanto a dire poche parole a maggior chiarimento degli articoli del progetto.

Con l'articolo 1, il Ministro chiede l'autorizzazione della spesa di L. 162,805,304 nel decennio 1881-1890 per opere pubbliche straordinarie, e provvede alla relativa dichiarazione di pubblica utilità.

Ma, poichè la spesa fissata dalla Commissione ammonta a L. 200,911,704, come si è visto, così, mantenendo fermo l'articolo in tutto il resto, è stata variata soltanto l'indicazione della cifra col riparto negli anni 1881-94.

Con l'articolo 2, il Ministro propone che la ripartizione per capitoli della somma indicata nell'articolo 1 ed i relativi stanziamenti annui, sieno stabiliti come alla tabella *A* per le opere indicate nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E* annesse al progetto, e negli elenchi I, II e III allegati alla tabella *B*. Giova notare che la tabella *A* comprende il riparto della intiera somma per le diverse categorie di opere. Le tabelle *B*, *C*, *D*, *E* comprendono le designazioni delle speciali opere di ciascuna categoria, cioè per strade, opere idrauliche, bonifiche ed opere portuali. Gli elenchi I, II e III indicano i diversi lavori per opere stradali.

Resta immutato l'articolo 2, ma nelle tabelle furono fatti i seguenti mutamenti:

1. La tabella *A*, restando ferma l'indicazione dei capitoli e delle diverse categorie di lavori, è stata dalla Commissione modificata nel senso, che, invece del riparto delle L. 162,805,304, contiene quello della maggior somma proposta dalla Giunta.

2. La tabella *B*, contenente l'indicazione dei lavori per nuove strade, è modificata nel n° 2, perchè alle addizionali somme per strade precedentemente autorizzate è stato aggiunto il tratto della nazionale Livorno-Mantova in L. 230,000; e nel n° 3 « Concorso nelle spese per nuove « costruzioni di strade provinciali di serie (50 per cento) « descritte nello elenco III, L. 18,000,000 », poichè a questa somma fu sostituita l'altra ammessa dalla Commissione.

3. Restano variati gli elenchi I e II, contenenti l'indicazione delle somme addizionali chieste per compimento di strade già autorizzate e delle opere varie lungo le strade nazionali, perchè vi è aggiunto il tratto della nazionale Livorno-Mantova.

All'elenco III delle nuove strade provinciali è sostituito un altro (in conformità di quanto vi abbiamo esposto nella parte relativa alla viabilità), che comprende tutte le strade ammesse dalla Giunta in un periodo solo.

4. Resta la tabella *C* come nel progetto ministeriale, e soltanto vien diminuita la cifra di L. 6,500,000, donde sono tratte le somme per opere di bonifica e per il molo nel porto di Cagliari. Nella tabella *D*, oltre tale aggiunta, è proposta la modifica al n° 5, che comprende diverse opere complessivamente per L. 9,500,000 coll'indicazione: « Da ripartirsi con legge speciale ».

Per le cose esposte, alla locuzione adoperata dal Ministero è sostituita l'altra, per la quale la somma di lire 9,500,000 è ripartita fin da ora per ciascuna opera, che viene tassativamente indicata. Resta però ferma la designazione, sia della somma complessiva, sia degli annuali stanziamenti e riparti di essa.

5. Infine nella tabella *E* per lavori portuali sono corretti gli errori incorsi per la costruzione di un tratto di banchina nel porto di Palermo, e di opere nei porti Corsini e Trapani; e vi è aggiunto il molo nel porto di Cagliari.

Siccome col progetto vuole il Ministro provvedere al completamento ed alla continuazione di opere, le quali, per leggi anteriori, hanno già iscrizione propria nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici; così, con l'articolo 3, propone che per tali opere le nuove somme da approvare e quelle già approvate da leggi precedenti costituiscano un solo capitolo cumulato, sempre però limitando l'erogazione annua complessiva alla totalità delle somme impegnate anteriormente e di quelle da impegnare. Similmente propone la riunione in un solo *capitolo di* bilancio delle somme da lui chieste per *strade nazionali* e provinciali, e di quelle dipendenti da leggi anteriori.

La Commissione nulla ha da osservare sull'articolo, del quale vi propone perciò l'approvazione.

Con l'articolo 4, in conformità dei concetti espressi nella Relazione, il Ministro propone che il concorso dello Stato per la costruzione delle nuove strade provinciali sia stabilito in ragione della metà della spesa effettiva; che la costruzione di esse sia obbligatoria; e che infine per le Provincie, le quali fra un anno non approvassero l'andamento generale delle strade, e non deliberassero i mezzi per la costruzione, venisse provveduto con la disposizione della legge 1875, ed iscritta di ufficio nel bilancio provinciale la quota di rimborso di metà della spesa dovuta allo Stato.

La Giunta ritiene l'articolo ministeriale, ma crede opportuno meglio precisare il concetto che, nel caso di negligenza delle Provincie, la costruzione debba essere fatta dallo Stato; ed in tal caso, la quota di rimborso, corrisposta a seconda del progresso dei lavori, e pagata nel tempo entro il quale essi sono compiuti.

Intendendo il Ministro di assicurare dopo il decennio la esecuzione delle strade provinciali descritte nella tabella *F*, alle stesse condizioni di quelle progettate dal 1881 al 1890; con l'articolo 5 propone l'approvazione dell'elenco, e stabilisce che la ripartizione della spesa nei bilanci consecutivi a quello del 1890 debba esser fatta con legge speciale.

Avendo la vostra Giunta determinato un unico periodo per la costruzione delle strade e fatta unica tabella, vi propone la soppressione dell'articolo 5.

Senonchè, per le ragioni espostevi, avendo essa ritenuto che, quando le Provincie domandano che la costruzione sia fatta dallo Stato, questo ne abbia l'obbligo, mediante il rimborso di metà della spesa, nel tempo sopra indicato; ha espresso questo concetto in un nuovo articolo 5, che serve a surrogare quello soppresso nel progetto ministeriale.

Gli articoli 6, 7 e 8 contengono le norme speciali per

la competenza passiva, per i rimborsi e per il riparto di alcune opere fluviali e bonificatorie.

L'articolo 6 riguarda le opere idrauliche, delle quali vi abbiamo dato ampie spiegazioni. In esso è soltanto aggiunto che sarà provveduto a carico dello Stato per il completamento delle opere di bonifica in Val di Chiana, in conformità di quanto vi abbiamo esposto.

L'articolo 7 stabilisce il rimborso in 4/5 della spesa per la bonificazione di Burana da parte degli interessati. La Giunta ha ridotto il rimborso a 3/5, e vi propone in questo senso la modificazione dell'articolo.

Siccome per le bonificazioni, di cui al n° 5 della tabella *D*, il riparto della spesa è fatto presentemente; così l'articolo 8 va modificato nel senso di rimandare alle leggi speciali unicamente la determinazione della competenza, non già quella della ripartizione della spesa, come era proposto nel progetto ministeriale.

Con gli articoli 9, 10 e 11 è assicurata la classificazione delle opere nelle categorie, secondo la legge dei lavori pubblici, e la formazione dei Consorzii degli interessati per le opere idrauliche e bonificatorie proposte col progetto.

La vostra Commissione nulla ha da osservare sugli articoli 10 e 11, dei quali vi propone l'approvazione. Soltanto osserva sull'articolo 9, che per le Maremme toscane ed il lago di Bientina esistono già disposizioni speciali per la manutenzione, cioè per le prime nella legge 30 dicembre 1878, e per l'altro nel decreto granducale 18 marzo 1853. Quindi è inutile ripetere le disposizioni istesse, e progettarne delle nuove. Per cui debbono essere eliminati dall'articolo 9 i numeri 2 e 3, che alle suddette opere sono relativi.

Con l'articolo 12 è disposto che, prima di intraprendere l'esecuzione delle opere proposte, debbono essere adempiute le formalità prescritte dalla legge 20 marzo 1865, ed in ispecie per ciò che riguarda i porti di 3ª classe, quelle dell'articolo 194.

Una disposizione, che raccomanda l'esecuzione della legge, non può se non essere accettata.

Per favorire ed accelerare l'esecuzione dei lavori progettati, il Ministro con l'articolo 13 provvede al rimborso senza interessi delle quote spettanti allo Stato, nel caso che gli enti morali interessati provvedessero ai mezzi di anticipare la costruzione delle opere; e con l'articolo 14 chiede la facoltà di inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori senza pagamento d'interessi entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda un triennio.

La vostra Commissione accetta l'articolo 13, che è conforme a quanto fu praticato con la legge sulle costruzioni ferroviarie; e soltanto crede indispensabile di completarlo, ammettendo anche anticipazioni parziali.

In quanto all'articolo 14, la maggioranza della Commissione si limita ad osservare, che consimile disposizione fu proposta dai Ministri nelle modificazioni alla legge ferroviaria del 29 luglio 1879, ed ammessa dalla Camera. Cosicchè, pur conservando qualche dubbio sulla utilità ed efficacia dell'articolo, non crede, in omaggio al voto già espresso dalla Camera, proporvene la soppressione.

Con l'articolo 15 è disposta la iscrizione nei bilanci dell'entrata delle somme dovute dagli interessati per i concorsi e rimborsi verso lo Stato, in conformità delle leggi organiche e delle disposizioni speciali per l'esecuzione delle opere comprese nella presente legge. Essendo di un'evidente giustizia tale disposizione, è stata dalla vostra Giunta approvata.

I successivi articoli 16, 17, 18, 19 e 20 sono relativi all'operazione finanziaria. Con l'articolo 16 è destinato a far fronte, fino alla concorrenza di 96 milioni, alle opere progettate, ed a cominciare dal 1° gennaio 1881, il prodotto della vendita delle Obbligazioni dall'Asse ecclesiastico create colla legge del 1870.

Con l'articolo 17 si stabilisce che tali Obbligazioni siano vendute nei modi ed ai prezzi da determinare dal Ministro del tesoro, in conformità di quanto, in caso analogo, fu stabilito nel 1867. Con l'articolo 18 si dispone che le Obbligazioni vengano tuttora accettate in pagamento di prezzo di beni ecclesiastici ed ademprivili. Ma, poichè esse saranno acquistate a prezzi molto superiori allo 85 per cento, che era fisso prima della decretata sospensione della vendita, così per un giusto riguardo ad un quasi diritto acquisito dai debitori del prezzo dei beni acquistati a tutto dicembre 1880, con lo steso articolo 18 è concessa ai medesimi la facoltà di versare in danaro le rate di prezzo, con lo sconto del 15 per cento.

Con l'articolo 19 è previsto il caso delle Obbligazioni, che rientrano nelle casse dello Stato in pagamento del prezzo dei beni nel corso degli anni dal 1880 al 1887; e delle altre, che saranno versate nel 1888. Per queste ultime è proposta l'estinzione: per le altre è proposto lo annullamento, con la sostituzione però di altre Obbligazioni create per un capitale nominale pari a quello delle annullate.

In fine, con l'articolo 20 è stabilito l'ammortamento in quote annue eguali delle Obbligazioni, che si trovassero in circolazione al 1° gennaio 1889, nel periodo di 23 anni, dal 1889 al 1911; aggiungendosi che le Obbligazioni eventualmente versate in pagamento dei beni in più della quota normale stabilità per l'ammortamento annuo si intenderanno estinte in disgravio delle quote degli anni successivi.

Per le cose che vi abbiamo esposte, questi articoli restano inalterati. Soltanto, atteso il tempo trascorso tra la presentazione di questo progetto e la sua discussione, è necessario variare la data indicata nel 2° comma dell'articolo 18, ed invece di segnare quella del dicembre 1880, indicare l'altra del dicembre 1881.

FERROVIA DI VENTOSO

PER SCANDIANO, REGGIO E GUASTALLA

Con Decreto Reale del 20 corrente è stato approvato il seguente atto di concessione alla Provincia di Reggio Emilia per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Ventoso per Scandiano, Reggio e Guastalla, con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi.

Omettiamo poi il relativo Capitolato, il quale è conforme a quello già pubblicato, per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola, fatta eccezione per la esenzione dei dazii di entrata, che per la Ventoso-Scandiano non è consentita, e per quanto riguarda la registrazione degli atti di contratto.

Atto di concessione.

Fra le LL. EE. il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor comm. Alfredo avv. Gentili, prefetto della Provincia di Reggio di Emilia, in rappresentanza di quella Deputazione provinciale e per conto della Provincia da lui amministrata, come da deliberazione di essa Deputazione emessa in seduta delli 23 febbraio 1881 e relativa procura speciale di pari data,

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Reggio Emilia la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Ventoso per Scandiano, Reggio e Guastalla, con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (All. F) e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 o 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (sezione 2ª), sarà equivalente ai *sei decimi* della spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito approssimativamente nella somma di lire *due milioni quarantacinque mila duecentotrentadue* (L. 2,045,232), equivalente a sei decimi della spesa risultante in lire *tre milioni quattrocentottomila settecentoventuno* (L. 3,408,721) dal progetto dell'ingegnere Tommaso Bartolini, del 9 dicembre 1879, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto 21 settembre 1880, n. 360.

Saranno comunicati al Governo i contratti di appalto che la Provincia concessionaria potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile essa Provincia nei rapporti col Governo e coi terzi della esatta osservanza dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4° della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei *sei decimi* a carico dello Stato e dei quattro decimi a carico della Provincia ed enti interessati; e la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronio di quella di L. 2,045,232 come sopra fissata, sarà ragguagliatamente di *sei decimi* detratta dalla parte del concorso governativo.

Nel caso che la Provincia stabilisca dei contratti a *forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei decimi della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite delle lire 2,045,232, equivalente ai sei decimi della spesa ai termini del detto progetto del 9 dicembre 1879.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in dieci anni, a decorrere dall'apertura all'esercizio della linea, ed in dieci annue rate uguali senza interessi.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest'oggi 25 del mese di febbraio dell'anno 1881. (*Seguono le firme*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Cuneo ha fatto istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè siano intrapresi gli studii della linea ferroviaria da Cuneo a Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda. E siccome per questa linea non è fatto nel bilancio dell'anno corrente alcuno stanziamento speciale, così la detta Deputazione ha fatto domanda al Ministero perchè venga erogata negli studii una parte della somma disponibile su quella assegnata alle linee di 2ª categoria, alle quali la Cuneo-Nizza appartiene.

Quantunque non sia stata ancora ordinato dall'on. Baccarini l'intraprendimento degli studii di che trattasi, ci viene però assicurato come cosa certa essere sua intenzione di provvedere affinchè quegli studii siano al più presto intrapresi.

✂

L'egregio ing. Giambastiani, Direttore dei lavori della linea da Novara a Pino, ha presentato, modificato, il progetto di appalto del tronco da Laveno alle Fornaci Caldè, le cui aste andarono ripetutamente deserte. Il nuovo progetto trovasi ora in esame presso il Consiglio superiore.

Il detto signor ingegnere ha inoltre rassegnato al Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto seguenti:

a) Per tutte le travate metalliche della linea;
b) Per la tettoia della Stazione di Luino;
c) Per la costruzione del ponte sul Ticino a Sesto Calende.

✂

Abbiamo detto nel nostro numero precedente come la Società delle Strade ferrate Meridionali avesse proposto al Ministero dei lavori pubblici che la provvista dei 200 carri da merci necessarii ai bisogni delle linee Calabresi, in vista specialmente della prossima apertura al servizio merci a piccola velocità della intera linea di Potenza, fosse affidata a fornitori esteri, siccome quelli che avrebbero potuto consegnare il detto materiale in assai minor tempo che non gli industriali nazionali, i quali per recenti forniture ordinate si trovavano sufficientemente carichi di lavoro.

Sappiamo ora che la proposta della Società delle Meridionali non ottenne l'annuenza del Ministero dei lavori pubblici, il quale è invece intenzionato di affidare la costruzione anche di quei 200 carri all'industria nazionale.

L'inevitabile ritardo che perciò si avrà nella consegna del materiale, e la necessità imprescindibile ed immediata di carri sulle linee della Calabria rende indispensabile un eccezionale provvedimento per avere il materiale sufficiente ai bisogni del traffico. Ed è in conseguenza di ciò che la suddetta Società ha trattato e concluso, dopo avuta l'approvazione superiore, colla Società ungherese il nolo di 200 carri, mercè i quali si potrà attivare al più presto il tanto reclamato servizio della piccola velocità sulla intera linea di Potenza.

✂

Veniamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali, interpellata sulla possibilità di attivare il servizio della piccola velocità sul tronco di ferrovia recentemente aperto all'esercizio da Favarotta a Licata, avrebbe dichiarato essere pel momento impossibile il mandare ad effetto siffatto divisamento, non solo per la deficienza di carri da merci, ma anche perchè sulla variante del Fucile si riscontrano pendenze eccezionali, per vincere le quali coi treni-merci, necessiterebbe una quantità di locomotive che pel momento non si hanno disponibili.

✂

Con recente decreto firmato dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio,

sono state approvate le norme proposte dal Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia pel carico e per la tassazione dei trasporti da effettuarsi, a richiesta dei mittenti, con vagoni da 12 tonnellate, nonchè le corrispondenti modificazioni da introdursi nelle tariffe in vigore sulle linee predette.

La Società della ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha aderito alle basi che le furono proposte dal Ministero dei lavori pubblici pel trasporto, a mezzo della Posta, dei piccoli colli.

È stata approvata dal Ministero dei lavori pubblici una proposta del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia tendente ad estendere l'applicazione della tariffa N. 401 P. V. in servizio cumulativo italo-francese ai quadrelli di pietra e di marmo, alle canne d'India greggie e lavorate, ed al filo di lino ritorto in balle.

Abbiamo già fatto cenno in altro numero del nostro giornale del progetto di massima studiato dall'Ingegnere-Capo delle Strade ferrate Romane sig. Andreuzzi, per l'allacciamento della Stazione col porto di Napoli, progetto molto diverso da quello studiato d'accordo fra le Amministrazioni delle Romane e delle Meridionali ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Sappiamo ora che il progetto dell'ing. Andreuzzi, presentato alla propria Amministrazione, fu da questa sottoposto per esame e parere al suo Ingegnere-capo delle costruzioni cav. Tarducci, e che questi si sarebbe pronunziato, di accordo coll'Ingegnere-capo Direttore dei lavori delle ferrovie Meridionali, nel senso di ritenere più conveniente il progetto primitivo già approvato.

Da quanto però ci fu dato rilevare dalla stampa locale, pare che questa e la intera cittadinanza napoletana trovino preferibile il progetto dell'Andreuzzi, massime che con questo il tracciato, passando pei Magazzini generali, li metterebbe per conseguenza in comunicazione colla Stazione e col porto; ciò che è ritenuto di grande utilità pel commercio.

Ci scrivono da Ravenna che da quell'Ingegnere-capo del Genio civile si sta alacremente lavorando intorno al progetto definitivo del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra il torrente Bevano e l'abitato di Cervia, per modo che entro la prima metà del prossimo aprile il progetto stesso potrà essere sottoposto alla superiore approvazione.

Entro la prima metà di aprile sarà modificato l'orario andato in vigore il 15 corrente sulla linea Napoli-Potenza-Metaponto, allo scopo di soddisfare ai molti reclami a cui il detto orario ha dato luogo.

Ci scrivono da Roma:

Intorno al progetto di Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia, il Ministero di agricoltura, industria e commercio, in correlazione alle proposte delle nostre Amministrazioni ferroviarie, ha fatto compilare e stampare una Memoria, colla quale è preso in esame il detto progetto di Convenzione dal punto di vista degli interessi nazionali.

Per quanto mi consta, il Ministero dei lavori pubblici è stato affatto estraneo alla compilazione di quella Memoria, e ciò non mi pare cosa corretta; imperocchè entrambi i dicasteri sono sommamente interessati in codesto progetto, e quindi tutti e due dovevano concretare d'accordo il da farsi nell'interesse del nostro paese.

Alle giuste osservazioni del nostro corrispondente, siamo in grado di aggiungere che il Ministero dei lavori pubblici, prima di emettere il suo importante parere sulle proposte contenute nella suddetta Memoria, intende sentire nuovamente le tre grandi Amministrazioni ferroviarie, le quali pertanto terranno quanto prima una riunione per esaminarle.

Ci riserviamo quindi di renderne conto a suo tempo; e frattanto pubblicheremo in un prossimo numero le 15 proposte testuali (di cui un giornale ebbe già a fare un cenno incompleto), in base alla suddetta Memoria, giuntaci troppo tardi per potercene giovare nel presente numero.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari di strade ferrate:

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione del 3° tronco della linea Novara-Varallo, da Fara a Romagnano. La lunghezza totale di questo tronco è di metri 11,096.41, e la spesa prevista sarebbe di L. 987,000, di cui lire 387,000 a base d'asta, e L. 598,000 per espropriazioni, provvista di ferri di armamento, provvista e posa in opera dei meccanismi fissi pelle Stazioni, ai quali lavori e provviste provvederà direttamente l'Amministrazione governativa;

Fu d'avviso che il progetto riformato di appalto del tronco Biadene-Signoressa, colla variante per Montebelluna (linea Treviso-Feltre-Belluno), possa essere approvato, a condizione però che la maggiore spesa richiesta pella variante sia posta a carico del Comune di Montebelluna. La lunghezza di questo tronco di ferrovia è di metri 7000, e la spesa preventivata rileva a L. 270,100, delle quali L. 209,000 a base d'appalto, e L. 61,100 per espropriazioni;

Ha opinato che possa essere approvato il progetto per la costruzione del piano caricatore militare nella Stazione di Caserta, dichiarando l'opera di pubblica utilità;

Si è infine riservato di pronunziarsi definitivamente, dopo la comunicazione di altre notizie, sulla questione dell'annullamento di una deliberazione del Consiglio comunale di Ascoli Piceno, in ordine ad una sovvenzione votata per la linea Ascoli-San Benedetto.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 marzo 1881, in materia ferroviaria.

Furono approvati;

Un progetto definitivo per la costruzione del tronco da Napoli a Pomigliano d'Arco, della ferrovia Napoli-Nola-Bajano;

Un progetto per la costruzione di un ponte obliquo a tre archi in muratura sul fiume Aterno, nel chilometro 129 da Pescara, della ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la costruzione di un ponte-viadotto

in muratura sul Tammaro, nel chilometro 46 della ferrovia Benevento-Campobasso;

Un progetto per il parziale rivestimento della galleria della Rossa, lungo la ferrovia Foligno-Falconara.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo avere nella sua adunanza dei 24 corr. trattato alcuni affari d'interna amministrazione, approvava i lavori seguenti:

1° Costruzione di un binario morto alla Stazione di Ciampino;

2° Ampliamento di una casa cantoniera al chilometro 102 + 303 del tratto Orte-Foligno;

3° Costruzione di una rimessa per le locomotive alla Stazione di Spoleto:

4° Costruzione di dieci casotti e 60 garette in muratura;

5° Lavori per ampliamento del servizio merci alla Stazione di Avellino;

6° Lavori alla parte centrale del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Napoli.

Approvava inoltre alcune provviste occorrenti all'esercizio, come caldaie per macchine fisse, legnami per stecconati e bascules.

><

Ci scrivono da Parigi:

Lunedì scorso, il treno omnibus n. 73, che parte da Parigi (Est) alle 9.45 di sera, incontrava poco dopo la Stazione di Bondy un bagagliaio, che si trovava sul binario principale ascendente. Un urto abbastanza violento si produsse: la locomotiva del treno in questione sviò ed ostrusse il binario discendente. Prima che fosse possibile di proteggere i binarii principali con appositi segnali di fermata, giungeva in senso contrario il treno 70 pure omnibus. Un secondo urto, ben più violento del precedente, cagionò lo sviamento d'una gran parte del convoglio.

È facile immaginare le conseguenze di questo doppio scontro. Una ventina di viaggiatori furono più o meno gravemente feriti; una signora morì subito dopo l'accidente. D'altra parte, sei vetture furono ridotte in frantumi, senza contare le due macchine completamente avariate.

La domanda che ognuno si fa in simile circostanza si è: come mai il vagone, causa prima del disastro, si sia trovato su uno dei binarii principali. Si suppose dapprima che il vento avesse solo spostato il vagone dalla sua posizione sul binario di rimessa. Ma questa ipotesi, che, a vero dire, era la più razionale, venne ben presto dimostrata erronea. Si può oggidì ammettere con certezza che il vagone fu spinto sul binario principale da qualche persona malevola.

Del resto, non sarebbe questo il primo caso, nel quale la vendetta privata abbia cagionato un accidente ferroviario. Nell'occasione dell'inaugurazione del monumento eretto alla memoria di Thiers a Nancy, un treno di piacere, organizzato per la circostanza, prese una falsa direzione, perchè erasi spostato uno scambio da persone interessate a produrre un disastro.

S.

><

Come abbiamo preannunciato in un precedente numero, ieri (martedì) venne presentata alla Camera la Relazione degli on. Genala e Brioschi sull'inchiesta ferroviaria, già approvata dalla Commissione in tre sedute all'uopo tenute in Roma.

La Relazione si divide in sette capitoli. Il primo riassume l'esercizio ferroviario sociale in Italia; il secondo tratta delle Convenzioni ferroviarie Spaventa e Depretis; il terzo esamina gli esercizii governativi; il quarto riflette la discussione dei due sistemi, concludendo in favore dell'esercizio privato; nel quinto si studia l'ordinamento dell'esercizio privato, nell'ipotesi che lo si affidi ad una Società proprietaria e concessionaria; col sesto si esamina l'ipotesi che sia affidato ad una Società soltanto esercente; ed il settimo esamina il miglioramento desiderabile nell'esercizio.

La Relazione è accompagnata da tre volumi contenenti i verbali delle sedute pubbliche tenute dall'inchiesta.

Ne riparleremo nei prossimi numeri.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — Nella seduta del 10 corr., la Giunta municipale di Torino ha approvato la seguente deliberazione:

« La Giunta, esaminata ponderatamente ogni cosa, manda proporre al Consiglio comunale di approvare che, mediante la somma di L. 320,000, a pagarsi dal Ministero delle finanze, appena approvata nell'interesse rispettivo la transazione, debba il Municipio rinunciare ad ogni maggiore o diversa pretesa per la sovraimposta della tassa di ricchezza mobile dovuta dalla cessata Società delle ferrovie dell'Alta Italia ».

E nella seduta del 28 del Consiglio comunale, il Sindaco, riassumendo lo stato della complicata quistione, assicurò che la Giunta ha fatto tutto il possibile nell'interesse del Comune.

La transazione suddetta venne quindi approvata senza discussione.

— La Direzione dell'esercizio annunzia che la *Stazione delle Pioppe*, situata sulla linea Bologna-Pistoia, a datare dal 1° del p. v. aprile, cambierà l'attuale sua denominazione, assumendo quella di *Pioppe di Malfolle.*

Ferrovia Genova-Alessandria per Stura ed Orba. — Nella seduta del 29 corr. del Consiglio provinciale di Torino, il relatore Sambuy disse che l'importanza di questa linea è tanto evidente, che non vi è mestieri di spendere parole per dimostrarla. Perciò la Commissione dei lavori pubblici proponeva al Consiglio di approvare interamente la proposta della Deputazione provinciale, riconfermando il voto già emesso il 5 maggio 1880 ed associandosi ai Consigli comunale e provinciale di Alessandria per chiedere al Governo la concessione per la costruzione di questa nuova linea ferroviaria.

Cibrario disse che il voto era unicamente morale.

Messa ai voti la proposta, l'appoggio morale venne accordato.

Ferrovia Ravenna-Bevano-Rimini. — Si ha Ravenna, 23:

Pare che i lavori del tronco ferroviario Ravenna-Bevano-Rimini non procedano regolarmente, od almeno con piena soddisfazione di tutti. Ier l'altro infatti, verso le 4 pom., si videro una trentina circa di operaj, che colle loro pale sulle spalle, di ritorno dal lavoro, si erano fermati sulla piazza, ritirandosi poco dopo. Alcuni di essi si lagnavano della mercede troppo tenue, che ad essi viene data dagli intraprenditori dei lavori. Ignorasi se il reclamo abbia fondamento. Quello che però si sa è, che iermattina per tempissimo si sono recati sul luogo dei lavori un distaccamento di bersaglieri, delle guardie di pubblica sicurezza e dei carabinieri, trattenendosi colà fino a tarda

ora. Ciò indica che vi sono delle discrepanze, che dovrebbero essere appianate all'amichevole ed al più presto, con soddisfazione reciproca degli operaj e degli appaltatori.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — In seguito alla diminuzione di L. 6.65 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 235,358.40, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 25 febbraio u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tratto della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra i chil. 15.950 e 24.500, della lunghezza di metri 8,550 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri dell'armamento, ecc.), si procederà alle ore 10 ant. del 9 aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 219,707.07, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria é fissata in L. 15,000 in numerario o rendita D. P., e quella definitiva in L. 30,000 idem.

Tramways di Roma. — In seguito al divieto della Società delle Ferrovie Romane di far passare il binario del *tramway* di S. Giovanni per un tratto d'area appartenente alla Società stessa, l'Impresa dei *tramways* chiese al Comune una variante nel tracciato relativo, facendolo cioè distaccare dalla via Nazionale per seguire la via delle Quattro Fontane o la via Napoli, Viminale e via Principe Amedeo, fino a raggiungere la via Gioberti, ove la variante cesserebbe.

La Giunta invece proponeva al Consiglio la seguente deliberazione:

« É data facoltà al Sindaco di permettere alla Società dei *tramways*, Marini e C., attesa l'urgenza ed in via precaria, che il tracciato del primo tronco della linea per S. Giovanni Laterano, anzichè passare per la piazza Cavour, segua la via Principe Umberto fra il piazzale di Termini e la via Gioberti, riservando ogni deliberazione circa la variante chiesta dalla Società per cominciare la diramazione dalla via Nazionale ».

Il Consiglio comunale, nella seduta del 27 corr., dopo qualche discussione, approvò un ordine del giorno del consigliere Alibrandi, col quale si invitava la Giunta a far pratiche presso la Società delle Ferrovie Romane onde ottenere il *placet* per occupare col binario la piazza della Stazione, o in caso di risposta negativa, a provvedere secondo la proposta presentata.

Tramways Bettola-Cremona. — Da Piacenza, 24, scrivono al *Corr. della sera*:

Sono finalmente incominciate le corse di prova della *tramvia* a vapore Bettola-Piacenza-Cremona: fra breve avrà luogo l'inaugurazione ufficiale. Questa linea (che per ora percorrerà il tronco Ponte dell'Olio-Piacenza), ideata dall'egregio ingegnere Giuseppe Manfredi, trovò, come tutte le cose nuove destinate a far rifiorire l'industrie e i commerci, accaniti oppositori; ma la costanza e il fermo volere del giovane ingegnere trionfarono completamente, ed oggi questo *tram* è veramente un fatto compiuto. Concessionario della linea è l'industriale inglese, ingegnere Mackenzie, che ha aperto anche alla *Galleana* uno Stabilimento di fonderia, nel quale lavorano un centinaio di operaj.

Tramways nella provincia di Brescia. — Leggiamo nella *Prov. di Brescia* del 24:

Sappiamo che la costruzione della guidovia per Orzinuovi è vicina al suo termine, collocandosi ora i rails nella piazza di Orzinuovi; di guisa che la Società Belga sarebbe pronta ad attivare l'esercizio pel 15 aprile p. v., anzi per detta epoca sperasi di poter fare la corsa d'inaugurazione da Rezzato ad Orzinuovi; e perciò ferve il lavoro anche sulla strada di circonvallazione da Porta Stazione a Porta Venezia. Intanto le locomotive, già da tempo arrivate, sono state poste sul binario per il trasporto della ghiaia a completamento dei tronchi già costruiti.

Sappiamo ancora che la Società Belga si è potuta finalmente accordare colla Società Inglese della guidovia Soncino-Crema-Lodi per il collegamento con questa della nostra per Orzinuovi. È la Società Belga che costruirà il tronco Orzinuovi-Soncino.

— E nella *Provincia* del 28:

La costruzione della linea Brescia-Orzinuovi, spinta con ammirabile alacrità e proseguita oltre la metà per il congiungimento con la linea Crema-Soncino, è arrivata fino al ponte sull'Oglio al confine della provincia di Cremona. Mancavano sette od otto giorni a realizzare la congiunzione ed a compire interamente la linea, ma la Deputazione provinciale di Cremona fece sospendere improvvisamente i lavori, vietando assolutamente che con essi si avesse in qualunque modo a toccare il ponte medesimo, in relazione al quale sono pendenti delle vertenze e contestazioni, che fecero sembrare in via transitoria necessaria una tale misura.

Tramways nella provincia di Caserta. — I giornali di Napoli, 23 recano:

Il Consiglio di Stato emetteva la massima che, nel conflitto sollevato dalla Deputazione provinciale di Terra di Lavoro circa alla concessione da essa fatta allo Amilhau per costruzione ed esercizio di *tramways* a vapore, ed alla concessione accordata dai Comuni alla Casa Otlet per lo stesso oggetto, la Deputazione provinciale aveva ed ha fatto una concessione irregolare, che per sè stessa non può sussistere; e che per il contrario le concessioni dei Comuni hanno perfetta esistenza legale. Per conseguenza, il signor Otlet potrà continuare i suoi lavori per congiungere la provincia di Napoli con tutti i centri importanti di Terra di Lavoro, mentre all'Amilhau rimane preclusa la via di poter unire i Comuni di Napoli con quelli di Caserta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 22:

È noto che lo scorso autunno l'Impresa Favre aveva chiesto alla Società della ferrovia del Gottardo un termine di 730 giorni per il compimento del gran tunnel. Sabbato scorso, questa causa venne risolta davanti il Tribunale federale a favore della Ferrovia del Gottardo, cioè nel senso che la Società non può esser costretta a stare in causa sulla quistione pregiudiziale dell'Impresa.

Ferrovie Svizzere. — La *Gazzetta Ticinese* annuncia che, sulla domanda del Comitato d'iniziativa per la ferrovia del Brünig, e coll'adesione dei Comuni interessati, il Consiglio federale, nella seduta del 22 corr., basandosi sull'autorizzazione concessagli dall'Assemblea federale di dare spaccio ad eventuali domande di proroghe di termini, deliberò che il termine concessionale di 6 mesi venisse definito nel seguente modo: che entro il 28 agosto del corrente anno siano presentati al Consiglio federale i piani tecnici e finanziarii prescritti, nonchè gli statuti della Società; entro i tre mesi susseguenti alla ratifica di questi piani, debbano incominciare i lavori di terra, ed entro altri 30 mesi i lavoti di terra siano terminati, compita la linea ed aperto l'esercizio.

Ferrovia del Sempione. — La fusione tra la Società della Ferrovia Occidentale e la Società della ferrovia del Sempione è stabilita, secondo il *Genevois*, sulle seguenti basi: la nuova Società assume il nome di *Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale e du Simplon*. Gli azionisti della ferrovia del Sempione ricevono per un'azione propria, 4 azioni della Ferrovia Occidentale. La Società della ferrovia del Sempione riceve nel Consiglio d'ammini-

strazione della nuova Società 4 rappresentanti, così pure il Cantone del Vallese, come quelli di Ginevra, Vaud, Friborgo e Neuchâtel, riceve un rappresentante. Gli statuti della Società della Ferrovia Occidentale valgono anche per la nuova Società. Il sig. Ceresole, presidente della Società della ferrovia del Sempione, riceve una speciale missione come sollecitatore dei sussidii francesi ed italiani.

Ferrovie francesi. — Gli Ufficii della Camera dei deputati hanno esaminato le proposte relative al traforo del Sempione e del Monte-Bianco. I commissarii nominati sono: Loubet, Brossard, Goyot, Pascal Duprat, Reymond, Lelièvre, Sarrien, Dubost, Lesgnillon, Mayet e Dupont. Cinque sono pel Monte-Bianco, cinque pel Sempione, ed uno pel piccolo San-Bernardo.

Ferrovie tunisine. — Il *Diritto* rettifica così una notizia inesatta dalla *Libertà* intorno alla nota vertenza sulle ferrovie tunisine:

La Società Rubattino aveva anche acquistato lo scorso anno dal primo concessionario, signor Saverio Mancardi, la concessione accordata dal Bey, nel 1872, per una linea fra Tunisi ed Hammam-el-Liff. — Il Governo tunisino avendo sollevato dei dubbii circa la presente efficacia di quella concessione, il Bey ed il commendatore Rubattino convennero di deferire la controversia ad un arbitrato — L'arbitro scelto dal commendatore Rubattino è il comm. Martorelli, ispettore generale delle ferrovie Romane, il quale ha già accettato l'incarico, e partirà in questi giorni per Tunisi.

Ferrovia Tunisi-Goletta — Un telegramma da Tunisi, 23 marzo, al *Temps* dice poi che una divergenza è nata fra la Compagnia Rubattino ed il Governo tunisino. La Compagnia era autorizzata a porre dei fili telegrafici sulla sua linea ferroviaria, dalla Stazione di Tunisi a quella della Goletta. Essa però vuole estendere questa linea telegrafica oltre la sua ferrovia e sino alla marina. Il Governo vi si oppose, non essendo autorizzati che da Stazione a Stazione, ed esclusivamente pel servizio della ferrovia.

Il Governo ordinò che si togliessero i pali telegrafici già piantati; ma la Compagnia rispose collocando i fili sui pali, senza tener conto di quest'ordine.

Tunnel fra Dover e Calais. — L'*Engineering* di Londra dà i seguenti ragguagli sullo stato dei lavori del tunnel fra Dover o Calais:

I lavori di questo tunnel hanno fatto tali progressi, che i promotori della colossale impresa, il colonnello Beaumont ed il capitano Englisch del Corpo del Genio, possono ora far lavorare tre drappelli di minatori per 24 ore di seguito, e nutrono la speranza di poter forare 30 piedi al giorno, quando tutte le macchine funzioneranno perfettamente.

Il taglio misura 7 piedi in diametro, e si fa nel terreno calcare. Questo è tanto consistente, che gli ingegneri ritengono inutile il lavoro da muratore e la cementazione.

La maggior difficoltà, che si doveva superare sin qui, consisteva nella quantità d'acqua che entrava nel taglio, e che veniva pompata mediante una macchina, la quale si trovava allo sbocco della galleria che mette nel tunnel.

Una nuova galleria fu aperta nella *costa di Shakespeare*. Questa galleria, quando sarà compiuta, avrà una profondità di circa 200 piedi. Allora si potrà impiegarvi un maggior numero di operaj, e naturalmente i lavori procederanno con maggiore sollecitudine.

Nuovo tunnel sotto il Tamigi — La *Deutscher Reichsanzeiger* annunzia che la legge relativa alla costruzione di un nuovo tunnel sotto il Tamigi sarà presto attuata.

Questa nuova e gigantesca galleria è destinata a riunire Greenwich e Mibrall, due località la cui popolazione totale è di 250,000 abitanti.

Sino ad ora era stato giuocoforza risalire fino a Londonbridge, e fare quindi un giro di 19 chilometri per poter passare il fiume, tutte le volte che, stante le troppo fitte nebbie, i battelli da transito interrompevano il loro servizio.

La nuova galleria da forarsi sotto il Tamigi avrà una lunghezza totale di 530 metri.

Ferrovie chinesi — Notizie da Shangai, del 19 febbraio, recano che il Principe Li ha consigliato la costruzione di una ferrovia tra Tien-tsin e Pekino per agevolare i rapidi trasporti delle truppe.

Credesi che questo progetto sarà attuato.

Trattasi anche d'una linea ferroviaria fra Tien-tsin e Shangai.

Notizie Diverse

Nuovi progetti di legge. — L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha presentato, il 24 corr., alla Camera dei deputati i due seguenti progetti di legge:

Collocamento di nuovi fili telegrafici ed acquisto di nuove macchine telegrafiche, per la presunta spesa di L. 800,000.

Attuazione all'*interno* del regno del servizio dei piccoli pacchi postali, non eccedenti il peso di 3 chilog. ed il volume di 20 decim. cubi.

Quest'ultimo progetto è stato mandato all'esame della Commissione già eletta per quello del servizio internazionale dei piccoli pacchi. Lo riferiremo nel prossimo numero.

Ministero dei lavori pubblici. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 6 stesso mese, con cui è approvato il ruolo organico dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, in conformità all'unita tabella, con effetto dal 1° gennaio 1881. Sono 190 impiegati, dopo il Ministro ed il Segretario generale, divisi nelle tre carriere: *amministrativa*, di *ragioneria* e d'*ordine*, con una spesa totale di L. 669,100, comprendendovi lo stipendio del Ministro e del Segretario generale. A cui aggiungendo L. 33,600 pel *personale di servizio* e L. 18,200 pei *diurnisti*, si ha la complessiva somma di L. 720,900.

Arsenali marittimi. — La Giunta incaricata di esaminare il progetto di legge per l'ordinamento degli Arsenali militari marittimi si costituì, eleggendo a presidente l'on. Cocconi ed a segretario l'on. Di Lenna.

Dalla relazione fatta da ciascun commissario, risulta che la grande maggioranza degli Ufficii ha accettato il progetto; un solo Ufficio deliberava di dare mandato al commissario di separare le proposte per Venezia e la Spezia da quella per l'Arsenale di Taranto, proponendo al Ministro di rifare il progetto.

Società industriali ed Istituti di credito. — Col R. Decreto del 6 corr. (*Gazz. Uff.* del 24), la Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Savigliano (provincia di Cuneo), col titolo di *Società Nazionale delle Officine di Savigliano*, col capitale nominale di un milione di lire, diviso in 2000 Azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con alcune modificazioni.

— Con altro R. Decreto del 10 detto mese (*Gazz. Uff.* del 26), è approvato l'aumento del capitale nominale della Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Milano col titolo di *Società degli Omnibus di Milano*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 25 agosto 1861, portando il detto capitale da L. 1,000,000 a L. 1,500,000, mediante emissione di 1000 Azioni nuove da L. 500 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

La coltivazione del tabacco. — Le coltivazioni sperimentali di tabacco fatte a Tradate e Cuggiono (provincia di Milano), come fu già annunciato, diedero ottimi risultati.

Il *Diritto* dice che i membri di quell'Associazione, desiderosi di far conoscere al pubblico le buone qualità di tabacchi che si possono ottenere in Italia per *libere* coltivazioni, fecero istanza al Ministero ed alla Regìa per ottenere che una parte almeno di quel prodotto fosse lavorato in sigari nella fabbrica di Roma, per essere poi offerto in vendita al palazzo dell'Esposizione nazionale di Milano.

Tanto il Ministero, quanto la Regìa hanno aderito, e per ora saranno fabbricati tre quintali di sigari di quel tabacco.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazz. Uff.* del 16 corrente lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di febbraio 1881, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1880, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di febbraio 1881	L.	10,761,797.14
» » 1880	»	10,510,714.11
Differenza in più nel 1881 . . .	L.	251,083.03

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di febbraio furono come segue:

Nell'anno 1881	L.	21,479,850.10
» 1880	».	21,102,201.67
Differenza in più nel 1881 . . .	L.	377,648.43

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di febbraio la seguente somma:

Mese di febbraio			Dal 1° gennaio.		
Anno 1881.	L.	724,653.30	Anno 1881.	L.	1,415,253 80
» 1880.	»	682,681.85	» 1880.	»	1,300,616.75
In più	L.	41,371.45	In più	L.	114,637.05

Decesso. — L'altra sera, dopo brevissima malattia, moriva in Torino il comm. **G. B. Tasca.**

Per lungo tempo consigliere comunale ed anche assessore al Municipio, poi Presidente della Camera di commercio per oltre tredici anni, passò quindi a membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia. Fu pure membro del Consiglio per il traforo del Gottardo, e delle ferrovie delle Alpi elvetiche, ed infine prese parte ad altre pubbliche Amministrazioni, spiegando in tutte grande attività ed intelligenza.

Di cuore eccellente, di carattere generoso, la sua perdita riesce assai dolorosa a quanti l'hanno potuto conoscere; e noi pure non possiamo che inviare le nostre sincere condoglianze alla desolata famiglia, ed in particolare al genero dell'estinto, ing. cav. E. Benazzo, vice-presidente dell'attuale Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Le miniere di carbone nella China — Ecco alcune interessanti notizie sulla Compagnia chinese, che si intitola con nome inglese: *The Chinese Engineering and Mining Company*:

Le officine di questa Compagnia sono a Kai-ping, a circa 80 miglia al nord-est di Tien-tsin, ed a 30 miglia del Golfo di Pechili. La perforazione per la ricerca del carbone venne iniziata nel 1878, quando, per mezzo della perforatrice Diamante, si raggiunse una profondità di circa 500 piedi, passando a traverso di sei o sette filoni di carbone, di uno spessore che variava tra i 12 pollici ed i 7 piedi o più; i campioni di carbone ottenuti per mezzo dell'apparato perforante, furono riconosciuti così soddisfacenti, che, ora sono circa due anni, si principiò a scavare il primo pozzo, di 14 piedi di diametro, e poco dopo un altro pozzo dello stesso diametro, venne aperto alla distanza di 100 piedi dal primo.

Presentemente il primo pozzo è profondo 200 piedi, e sarà scavato fino alla profondità di 600 piedi. Il pozzo n. 2 pel momento sarà scavato soltanto sino alla profondità di 300 piedi; raggiunta la quale, sarà posto in comunicazione col primo, mediante una galleria sotterranea. Le macchine per le pompe ed i ventilatori, che furono colà inviati, sono della fabbrica Hathom, Davey e C. di Leeds. Si prevede che quanto prima il carbone verrà estratto dai suddetti due pozzi. Si sta ora costruendo una linea di *tramway*, larga 4 piedi e 8 pollici e mezzo, e lunga 5 miglia circa, per trasportare il carbone della miniera ad un canale, che parimenti è in corso di costruzione, e che sarà lungo 21 miglia, largo 60 piedi e profondo 10. Per tal modo la miniera si troverà in diretta comunicazione col posto più vicino.

Il carbone è di buona qualità, e molto vicino alla miniera giacciono immensi depositi di minerale di ferro, che molto probabilmente verranno presto utilizzati.

Attualmente sono impiegati 12,000 uomini nei lavori del canale e del *tramway*.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, non favoriti da mercato attivo nella scorsa settimana, si tennero stazionarii o con poca differenza dai prezzi raggiunti nella precedente ottava. — Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 475 al 474, cadute a 472 in chiusura; le Obbligazioni relative, anche più trascurate, diedero appena il prezzo di 284 circa; nominali i Boni a 542 — Le Sarde, della serie A, quotate a 282.50 e 282; le altre, della serie B, a 279.50 e 279; le nuove a 283.25 e 284 — Le Meridionali austriache negoziate a 284.25 e 284.50. Le Palermo-Trapani a 292.50; dette di seconda emissione a 285. Le Pontebbane nominali a 447 e 447.50. Le Monteceneri a 454. Migliorate un po' le Azioni Ferrovie Romane da 136.50 a 131.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde segnate a 235; le Obbligazioni relative a 281 e 283. Le Vittorio Emanuele, emissione 1863, ebbero il corso di 288 e 289.

Le Azioni Ferrovie Romane, meglio trattate del solito, salirono da 132.50 a 135; le Obbligazioni anch'esse da 367 toccarono il 370.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia di Fiumicino, terreni e bagni. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via Torino, 77), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione dei bilanci al 31 dicembre 1880, e per la nomina di censori e consiglieri.

Società carbonifera austro-italiana di Monte Promina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 18 aprile p. v. in Torino (Banca di Torino), pel rendiconto del 1880, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per comunicazioni del Consiglio.

Società Romana delle Miniere di ferro e sue lavorazioni. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 aprile p. v. in Roma (teatro Argentina), per le comunicazioni dell'Amministrazione, per la presentazione dei bilanci dei due anni decorsi col 31 ottobre 1880, e per la nomina dei sindacatori e di 5 direttori vacanti.

Società della Ferrovia marmifera di Carrara. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 aprile p. v. in Firenze (via dei Ginori, 6), per lettura del rapporto del Direttore e dei sindaci, per approvazione del bilancio 1880, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel corr. anno.

Banca Napoletana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 aprile p. v. in Napoli, sede sociale (Monteoliveto, 37), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio al 31 dicembre 1880 e dividendo, e per la nomina di 6 amministratori e revisori dei conti.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Generale. — Dal 1° aprile p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo di L. 10 per azione: in Roma, presso la sede della Banca; in Firenze, Milano e Trieste, presso le Banche e Case autorizzate.

Avvisi d'Asta

Il 4 aprile p. v., presso il Municipio di Casalmonferrato, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'immissione d'acqua nei condotti interni della città per il presunto importo di L. 45,000. Deposito cauzionale L. 4500, di cui 1000 in numerario, ed il resto in rendita D. P.

— Nello stesso giorno. presso la Prefettura di Massa e Carrara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada che dalla provinciale presso il Ghiro a Viano mette al villaggio di Bardine, della lunghezza di metri 2235, per il presunto importo di L. 51,176.41. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una baracca per alloggio di una Compagnia del treno al Campo di S. Maurizio, in diminuzione dell'importo di L. 18,167.70 così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del suolo dei viali e passeggi della città dal 1° luglio 1881 al 31 dicembre 1886, per il presunto complessivo importo di L. 40,000. Deposito interinale L. 4000 in denaro o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione suddetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una scuderia per 36 cavalli e di una tettoia aperta nella Batteria Duca di Genova al Campo S. Maurizio, per il presunto importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 1000, come sopra.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della biennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Brindisi, per il presunto importo di L. 16,236.50. Deposito interinale L. 800 in numerario; cauzione definitiva L. 4000 in denari o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà l'asta per l'appalto della biennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Manduria, per il presunto importo di L. 18,284.31. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 4500 come sopra.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sulla vetta del Monte Canarbino presso Spezia, per L. 1,100,000. Lavori da eseguire entro 1400 giorni. Deposito cauzionale L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un molo a scogliera per difesa del porto di Marsala, per la presunta somma di lire 376,963.18. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada di Capua (1° tratto), dal portone centrale della Reggia di Caserta all'abitato di Santa Maria Capua Vetere, della lunghezza di m. 5880.90, per il presunto annuo canone di L. 6207.30. Deposito interinale L. 600 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della suddetta strada (2° tratto), dagli Archi di Capua fino all'incontro della strada di Roma, della lunghezza di m. 2578, per il presunto annuo canone di L. 8902.92. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Provincia di Catanzaro la costruzione della travata metallica sul fiume Ancinale.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	505,612.30	349.66
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	398,994.24	275.93
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 106,618.06	+ 73.73
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	4,310,286.97	2,980 83
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	3,630,072.45	2,510 42
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 680,214.52	+ 470.41
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,285.—	203,387.17	158.28
Settimana corrisp. nel 1879.	1,164.—	153,079.82	131.5i
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+121 —	+ 50,307.35	+ 26.77
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,270.34	2,192,094.15	1,725.60
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,161.63	1,467,754.97	1,263.53
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+108 71	+ 724,339.18	+ 462.07

Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dall'*1 *al* 7 *gennaio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	487,336.37	15,116.66
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	452,052.31	14,060.60
Differenza (in più . . .	—	35,284.06	1,056.06
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 7 detto 1881 . .	—	—	—
Periodo corr. 1880	—	—	—
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,881,33	8,387,70	6,377,53
Piccola Velocità	5,337,68	257,50	3,196.48
Totali . . .	28,219,01	8,645,20	9,574.01

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,116.69	35,425.29	3,532.96	47,074.94
Bagagli e cani . .	97.03	650.12	55.36	802.51
Merci a grande vel.	1,325.68	6,110.41	665.65	8,101.74
Merci a piccola vel.	11,238.09	29,705.35	3,581.80	44,525.24
Introiti diversi . . .	489.39	813.79	346.86	1,650.04
Totale . . .	21,266.88	72,704.96	8,182.63	102,154.47

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s[m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi o dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Ai portatori poi di Obbligazioni serie C, si dà avviso che dal 1° aprile prossimo essi potranno presentare dalle ore 11 ant. alle ore 1 pom. alla Direzione Generale della Società in Firenze, via Renaj N. 17, i loro titoli per essere muniti di nuove cedole (*coupons*). Le Obbligazioni stesse saranno restituite nei giorni che verranno indicati ai portatori dalle una alle ore 3 pomerid.

Firenze, 16 *marzo* 1881.

La Direzione Generale.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	20.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincono (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Collina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	251.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.951	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Tormini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoio metallico pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

CAFFÈ RISTORATORE CON GIARDINO ALLA STAZIONE DI IVREA

L'affitto decorrerà dal giorno 1° Luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al costo di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete la cui apertura seguirà il 4 Aprile 1881 alle 2 pom. presso gli Uffici della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 1° Aprile 1881.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione d'Ivrea.

Milano, li 10 Marzo 1881.

SOCIETÀ ITALIANA

PER IL GAZ

PIAZZA SAN CARLO N. 5.

L'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti tenutasi il 21 corrente, avendo approvato in L. 35 per Azione il saldo utili dell'annata 1880, questo sarà esigibile a partire dal 1° Aprile p. v. presso la Cassa Sociale tutti i giorni non festivi dalle ore 10 alle ore 12 del mattino, contro rilascio del vaglia N. 35.

Torino, 26 Marzo 1881.

La Direzione.

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 6 Aprile 1881. N.° 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA
DA PARMA PER GUASTALLA A SUZZARA

Diamo il testo della Convenzione testè conchiusa per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a sezione ridotta da Parma per Guastalla a Suzzara. Pel relativo Capitolato, ripetiamo l'avvertenza fatta nel precedente numero rispetto alla ferrovia Ventoso-Scandiano-Guastalla.

Fra le Loro Eccellenze il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio costituitosi per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica Parma-Guastalla-Suzzara, rappresentato dal suo Comitato permamente, cioè dai sigg. comm. Alfonso Cavagnani presidente, Casa cav. Emilio e Negri cav. Massimiliano, fu convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio costituitosi per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia predetta, che il Consorzio medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il n° II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 14 e 18 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2), sarà equivalente ai sei decimi della spesa necessaria per la costruzione dell' intera linea di chilometri 44, compreso il materiale mobile, sulle prime L. 80,000 del prezzo chilometrico di L. 80,559, e di sette decimi sulla rimanente. Lo ammontare di tale concorso e stabilito approssimativamente nella somma di L. 2,160,017.20, equivalente ai sei e sette decimi della spesa risultante in L. 3,588,600, giusta il progetto del 23 agosto 1880 dell'ing. Aristo Albertini, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto dell'11 dicembre 1880.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il Consorzio concessionario potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile esso Consorzio, nei rapporti col Governo, della esatta osservanza dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi a carico del Consorzio; la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronto di quella di L. 2,160,017.20 come sopra fissata, sarà ragguagliatamente a sei e sette decimi detratta dalle rate del concorso governativo.

Nel caso che il Consorzio stabilisca dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei e sette decimi della somma convenuta del detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite delle lire 2,160,017.20 come sopra stabilito per concorso dello Stato.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in 10 anni, a decorrere dall'apertura all'esercizio della linea, ed in dieci annue rate uguali senza interesse.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata con Decreto Reale.

Fatta a Roma quest'oggi 23 del mese di marzo dell'anno 1881. (*Seguono le firme*).

LA FERROVIA TORINO-RIVOLI

nell'anno 1880

L'egregio ing. L. Raimondo, Direttore della ferrovia economica Torino-Rivoli, ci fornisce gentilmente i seguenti dati statistici sull'esercizio 1880, come già fece negli anni decorsi, e noi non possiamo che essergliene grati.

La lunghezza della linea in esercizio al 31 dicembre 1880 era di chilom. 12. Il materiale mobile in servizio alla detta epoca si componeva di macchine locomotive 4, vetture a viaggiatori 33, vagoni da merce e bestiame 6; in totale 43. Col detto materiale si fecero, durante il 1880, n. 5,835 treni misti, cioè mediamente n. 15.94 convogli per giorno, con una percorrenza di treni-chilometri pari a 70,020.

La percorrenza media dei convogli fu di 1.01 locomotive, 5.44 vetture viaggiatori, 1.09 vagoni merci.

Le locomotive fecero insieme 71,164 chilometri; le vetture a viaggiatori, 381,066 chilometri; ed i vagoni bagagli e merci, 76,810 chilometri.

Si trasportarono, col detto materiale, n. 369,794 viaggiatori, 44 tonnellate di bagagli, 197 tonnellate di merci a grande velocità, e 3,198 tonnellate di merci a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 55,045, e di 314,749 quelli di 2ª; con un prodotto per i primi (dedotte le tasse erariali e la tassa di bollo) di L. 33,293.79, e per i secondi di L. 120,201.43: in ragione cioè di L. 21.69 0[0 viaggiatore di prima classe, di L. 0.381 per ognuno di 2ª, e di L. 0.0419 per ogni viaggiatore-chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 3,656,264 chilometri in totale; di questi, 569,148 furono percorsi dai viaggiatori di 1ª classe, e 3,087,116 da quelli di 2.ª I viaggiatori di 1ª classe percorsero mediamente chilom. 10.34, quelli di 2ª chilom. 9.80.

La percorrenza delle merci a piccola velocità fu di chilom. 35,306, e la media per tonnellata, di chilom. 11.04. Il prodotto totale fu di L. 4,391.39. Il prodotto d'una tonnellata trasportata fu di L. 1.373, ed il prodotto medio d'una tonnellata-chilometro di L. 0.124.

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 15,698.89, e le spese di L. 99,321.65, con un utile quindi a favore della Ferrovia di L. 60,377.24, e di L. 35,284.56 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo, ascendendo quest'ultima alla non lieve cifra di L. 15,071.00, cioè di L. 1,255.92 per ogni chilometro di linea; ed in unione alle tasse erariali, di L. 2,940.38 per chilometro, cioè il 18 0[0 degli introiti brutti della linea ed il 37 0[0 degli introiti netti.

Gli incassi della Ferrovia furono di L. 194,983.45, e gli introiti brutti, depurati dal bollo e tasse erariali, risultano i seguenti:

Viaggiatori	L. 153,495.21
Bagagli e merci a grande velocità	» 1,318.24
Merci a piccola velocità	» 4,391.39
Prodotti diversi	» 494.05
Totale	L. 159,698.89

Le spese d'esercizio della linea, distinte per categoria, vanno così ripartite:

Spese generali dell'Amministrazione . . .	L. 9,925.05
» dell'esercizio (officine e personale)	» 5,245.15
» per le Stazioni	» 11,405 95
» per i convogli	» 7,293.10
» per la trazione	» 24,450.65
» per il materiale mobile . . .	» 6,235.45
» per manutenzione e sorveglianza della strada	» 16,487.15
» per manutenzione straordinaria	» 13,640.30
» per manutenzione dei fabbricati	» 290.00
» dei magazzini	» 4,348.85
Totale	L. 99,321.65

Per ogni chilometro di linea esercita si ebbero quindi . . .	L. 13,308.24 d'introiti
	» 8,276.80 di spese
cioè il prodotto netto chilometrico di	L. 5,031.44

Il Direttore dell'esercizio
Ing. LORENZO RAIMONDO.

PROGETTO DI CONVENZIONE INTERNAZIONALE

SUI TRASPORTI DI MERCI PER FERROVIA

Manteniamo la promessa fatta nel precedente numero di dare ragguaglio della importante Memoria testè pubblicata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio negli *Annali dell'industria e del commercio* 1881, n. 32 (Roma, tip. Botta), circa il progetto di Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia, formulato nella Conferenza di Berna, e di cui il *Monitore* si è già a lungo occupato.

Nella detta Memoria il prefato Ministero, dopo un diffuso proemio, nel quale opportunamente narra le origini e le vicende del progetto, ponendo in rilievo la grande utilità ed importanza dello scopo che il medesimo si prefigge, lo passa in rassegna, articolo per articolo, colla scorta di tutte le legislazioni vigenti, della giurisprudenza e della dottrina, e tenendo pur conto delle osservazioni fatte dalle Amministrazioni ferroviarie italiane.

Esaminate così partitamente le singole disposizioni del progetto, il Ministero conchiude generalmente, salve pochissime eccezioni, per la loro accettazione; e naturalmente consiglia l'approvazione in massima del progetto, che ritiene pure in armonia colla legislazione italiana.

Nell'emettere poi tale ultimo giudizio, fu tenuto, come principale regola e guida, il progetto di Codice di commercio emanato dai Ministeri di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio, senza mai metterne nemmeno in discussione le disposizioni. A questo riguardo però è da avvertire, in relazione all'argomento che ora ci occupa, che il titolo: *Del contratto di trasporto* del mentovato progetto di Codice ha dato motivo a gravi osservazioni dei giuristi, ed a richiami e censure delle Amministrazioni delle strade ferrate, le quali vennero invitate a concretarle in un Memoriale, che già venne presentato al Ministero dei lavori pubblici, e che sarà quindi certamente comunicato alla Commissione parlamentare

incaricata di studiare le modificazioni da introdursi nel progetto di Codice di commercio (*).

Frattanto la Memoria del Ministero di agricoltura, industria e commercio (sebbene alle conclusioni della medesima abbia ora fatto adesione anche il Ministero di grazia e giustizia) non pare sia da considerarsi come la espressione definitiva degl'intendimenti del Governo in questa grave materia; tantopiù che spetta ancora necessariamente d'interloquire al Ministero dei lavori pubblici, il quale deve considerare l'argomento sotto l'aspetto tecnico e finanziario degli interessi delle Ferrovie, di cui è depositario e tutore.

Tuttavia ci teniamo in dovere di segnalare al pubblico il merito del suddetto elaborato, che fa onore al nostro paese, dimostrando come la legislazione internazionale sui trasporti sia stata studiata con profondità ed ampiezza pari alla sua rilevanza.

Troppo lungo sarebbe analizzare il volume di oltre 200 pagine, che abbiamo sott'occhio. Ci limitiamo quindi a riferirne le conclusioni, ossia le proposte, delle quali potranno facilmente rendersi ragione coloro che hanno seguìto le molte pubblicazioni fatte anche in questo periodico sul tema che ora ci occupa.

Ecco pertanto le 15 proposte, colle quali termina la Memoria, notando per maggior chiarezza, quanto alla 8ª, alla 12ª ed alla 15ª: che l'art: 35 ammette le tariffe speciali condizionate a basi d'indennità normale, ossia limitata; che la 2ª parte del 2° alinea del''art. 47 costituirebbe una norma troppo astrusa per la delimitazione della responsabilità fra le Amministrazioni, invece del criterio dell'onere proporzionale alla colpa rispettiva, che infine i mezzi coercitivi, contemplati ai paragrafi 10 e 11 del progetto, per una Commissione internazionale hanno tratto a quelle Compagnie o Ferrovie dell'Unione, che più non presentassero sufficienti guarentigie di solvibilità.

Riconosciuta in massima l'opportunità delle disposizioni formulate nella Conferenza di Berna, sia quanto al merito intrinseco, sia quanto alla forma, il Governo aderisce al progetto di Convenzione, raccomandando che vengano prese in considerazione le proposte seguenti:

1. Nell. art. 5°, l'obbligo delle Ferrovie di assumere i trasporti, di cui sono incaricate, sia esattamente condizionato alla sufficienza dei mezzi di trasporto *ordinarii*, meglio di quanto risulta della frase ***moyens réguliers*** ivi usata.

2. Dal capoverso lettera *m* dell'art. 6°, sia esclusa la facoltà di accertare, nella lettera di vettura, il nome e la qualità personale del mittente, colla segnatura ***stampata*** o ***timbrata***, e resti con ciò mantenuta la necessità della sottoscrizione.

3. Senza fare opposizione alla disposizione dell'art. 8°, colla quale viene negata alla lettera di vettura la qualità di titolo trasmissibile, i delegati italiani appoggeranno la soluzione opposta della questione, qualora essa venga sollevata nuovamente in seno alla Conferenza.

4. Dall'art. 10°, secondo capoverso, sia eliminata la disposizione concernente la facoltà del mittente di designare nella lettera di vettura un ***intermediario*** per le operazioni doganali, od almeno sia determinato da qual momento la responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie resti sospesa durante le operazioni dell'intermediario.

5. Nell'art. 11, col quale vengono vietati i trattati particolari, sia chiarito, a mezzo di apposita disposizione transitoria, che il divieto non si applica ai diritti acquisiti mediante Convenzioni stipulate finora, giusta la legislazione vigente in alcuni Stati.

6. Dall'art. 13° sia esclusa la limitazione della facoltà di aggravare i trasporti con assegni *(remboursements)* nella somma fissa determinata nel § 5° del regolamento di esecuzione; in ogni caso poi, sia appoggiata la proposta del Belgio, perchè in via di eccezione sia lasciata facoltà alle Amministrazioni ferroviarie di non accettare assegni per somma maggiore di franchi 2000.

Sia richiamata l'attenzione della Conferenza sulle obbiezioni, che si elevano contro la limitazione stabilita nell'ultimo capoverso del detto articolo, per la quale le Ferrovie, nel caso in cui consegnino le merci senza riscuotere l'ammontare dell'assegno, sarebbero responsabili ***sino alla concorrenza del valore delle merci, e mai al di là del montare dell'assegno;*** sembrando più conforme alla natura giuridica dell'obbligazione di cui trattasi, che la responsabilità della Ferrovia debba sempre essere ragguagliata al solo ammontare dell'assegno. Però, qualora tale proposta trovi ostacolo in seno alla Conferenza, i delegati italiani non insisteranno su di essa.

7. Nell'art. 18° sia dichiarato [illegible] mittente nel caso di temporanea interruzione del trasporto, come è stabilito nell'art. 24 per l'ipotesi di ostacoli alla riconsegna.

8. Senza fare una proposta formale di soppressione dell'art. 35, venga richiamata l'attenzione della Conferenza sulle gravi difficoltà di applicazione che presenta il sistema accolto nell'articolo medesimo.

9. Nell'art. 39, a designare il limite della responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie per il ritardo nell'esecuzione del trasporto, si adotti la formula della ***forza maggiore***, anzichè quella dello ***diligenza ordinaria***.

10. Nell'art. 40, la misura dell'abbuono sia graduata in più giusta proporzione colla durata del ritardo.

11. All'art. 43, in forza del quale le Strade ferrate sono esonerate da ogni responsabilità per le merci ad esse consegnate *con falsa dichiarazione o in contravvenzione alle cautele prescritte*, sia aggiunta l'eccezione pei casi *di dolo o colpa grave*.

12. A rendere più chiaro il concetto delle disposizioni contenute nell'art 47, sul regresso delle varie Amministrazioni ferroviarie tra loro per la rifusione ed il riparto delle pagate indennità, sia totalmente soppressa la seconda parte dell'alinea secondo dell'articolo stesso.

13. Nell'art. 46, il termine di prescrizione ordinario delle azioni ed eccezioni, dei danni per perdita, avaria o ritardo, sia ridotto a sei mesi, ed in ogni caso, il reclamo amministrativo non sia ritenuto sufficiente ad interrompere la prescrizione.

14. Il progetto di regolamento può essere accettato, premessa qualche lieve modificazione richiesta dalle esigenze

---

(*) Abbiamo noi pure ricevuto un esemplare del detto *Memoriale*, e ce ne occuperemo diffusamente nei prossimi numeri. LA RED.

ferroviarie, che sarà meglio concretata dopo l'approvazione della Convenzione.

15. Finalmente, in relazione ai §§ 10 e 11 del progetto concernente l'istituzione di una Commissione internazionale, venga raccomandato alla nuova Conferenza di studiare il modo con cui si possa impedire che, durante l'esercizio dei mezzi coercitivi contro le Ferrovie cadute nelle sanzioni ivi prevedute, sia recato pregiudizio agli interessi delle altre Amministrazione dell'Unione.

Avv. G. E. G.

BIBLIOGRAFIA

Coi tipi della Tipografia Elzeviriana del Ministero delle finanze, fu pubblicato in Roma un volume di 396 pagine, intitolato: *Elementi per una Statistica generale delle Strade ferrate d'Italia e di altri Stati d'Europa*, riuniti per cura del cav. F. Mennyey, capo della Contabilità della Trazione e del Materiale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e di G. Squarise, ispettore della Contabilità medesima.

La ricca raccolta di dati contenuta in tale volume, è distribuita in 57 tavole, le quali, oltrecchè rappresentare le statistiche delle Strade ferrate possedute dall'Austria-Ungheria, dal Belgio, dalla Danimarca, dalla Francia, Germania, Inghilterra, Italia ed Olanda, dalla Prussia, Russia, Spagna, Svezia-Norvegia e Svizzera, e da 153 Amministrazioni, parte governative e parte private, ci presentano [illegible] dei più recenti dati statistici [illegible] impianto, al materiale ruotabile e sua utilizzazione, ai prodotti, alle spese ed utili di esercizio, accidenti, consumi di combustibile, e spese di trazione e manutenzione del materiale ruotabile di tutte le Strade ferrate possedute dai succitati 13 principali Stati d'Europa. Ci forniscono inoltre notizie pregevolissime sull'esercizio di alcune cessate Amministrazioni del Piemonte, della Lombardia, del Veneto, dell'Italia centrale e dell'Alta Italia, di cui specialmente occupandosi, gli egregi autori hanno con gran cura riuniti non pochi dati relativi all'amministrazione degli opificii, alla manutenzione del materiale ruotabile, alla retribuzione ed utilizzazione dei macchinisti, fuochisti ed operaj, ed alle spese di trazione afferenti ai quattro tronchi di salite anormali, cioè: Bussoleno-Modane, Savona-Ceva, Busalla-Pontedecimo, Porretta-Pistoia.

Considerando la grande varietà di sistemi e di concetto con cui sono compilate, e la diversità di lingue in cui sono pubblicate le statistiche delle Strade ferrate europee, è d'uopo convenire che gli egregi autori dovettero sobbarcarsi a lunghi e pazienti studii, e durare improbe fatiche per compilare quest'opera, la quale fra i suoi pregi ha quello principale ed incontestabile, che gli elementi ed i dati raccolti trovansi tutti coordinati con quella unità di concetto, e distribuiti con quel metodo uniforme, che sono indispensabili in siffatte pubblicazioni, acciò chi deve o vuole consultarle, possa trarne utili ed attendibili conclusioni. Oltre di che, le tavole sono corredate di note esplicative e citative delle fonti a cui furono attinti i dati racchiusi nelle medesime, a maggiore comodità e guarentigia dei lettori.

Da parte nostra, facciamo voti che gli studiosi ed i cultori della Statistica ferroviaria (di cui noi pure ci siamo occupati sempre con amore particolare) seguano la via tracciata dai sig. Mennyey e Squarise, e che questo primo saggio di Statistica comparata sia continuato e quanto prima completato da coloro, ai quali non mancano tempo e mezzi; e quindi, mercè gli studii statistici, si possa tra non molto veder coronato il desiderio generale di miglioramenti nell'organizzazione e nel funzionamento delle nostre Strade ferrate.

Ci congratuliamo poi di cuore coll'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia che fra i suoi distinti funzionarii annovera i sullodati autori, coi quali ci rallegriamo per l'utilissima ed opportuna opera da loro pubblicata.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'on. Ministro dei lavori ha presentato il 31 marzo p. p. alla Camera la Relazione della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane, compilata, come annunciammo, dagli on. Brioschi e Genala. Tale presentazione essendo però fatta sulle semplici bozze di stampa, la voluminosa Relazione non potrà essere distribuita che negli ultimi giorni del corrente [illegible] quell'epoca non potrà neppure esser portata a conoscenza del pubblico.

Appena sarà ultimata la stampa di così importante lavoro, ci faremo premura di riferirne le parti più salienti, esponendo pure su di esse il nostro giudizio.

Frattanto è deplorevole che qualche giornale, coll'intento d'illuminare la pubblica opinione, abbia trovato fin d'ora di censurare l'opera della Commissione, senz'averla potuta conoscere, e tanto meno studiarla come si conviene. Tanta leggerezza nell'anticipare un giudizio sopra un lavoro di persone competentissime, fatto con ogni studio ed accuratezza, è certo biasimevole, anche perchè serve a turbare la trattazione calma ed imparziale delle questioni che più interessano il nostro paese, ed al cui scioglimento fa d'uopo che tutti concorrano, vincendo le molte difficoltà che vi si oppongono, e ciò all'unico scopo di recare un reale giovamento all'interesse generale.

Sabbato scorso ebbe principio il tanto desiderato servizio diretto con vetture di 1ª classe fra Torino e Parigi, Lione e Ginevra. Le vetture francesi fanno la corsa non interrotta tra Parigi e Torino, e viceversa; quelle delle ferrovie dell'Alta Italia, tra Torino, Lione e Ginevra, e viceversa.

I viaggiatori ne saranno assai soddisfatti, potendo ora, senza l'incomodo del trasbordo a Modane e senza la visita dei bagagli a questa Stazione, continuare il viaggio sino a Parigi nella stessa vettura. La visita doganale vien fatta all'arrivo in quella città.

Sarebbe poi desiderabile che anche col treno da

Parigi a Torino i viaggiatori avessero la stessa comodità di far visitare i loro bagagli all'arrivo qui, anzichè a Modane. Ciò dipende dall'Amministrazione doganale italiana, la quale dovrebbe cercare di soddisfare il pubblico, ordinando che la visita si faccia a Torino, come si fa dalla francese a Parigi.

><

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto dei lavori necessarii all'impianto di nuovi binarii e per una Stazione di *smistamento* a Rho.

Questi lavori hanno lo scopo di mettere la Stazione di Rho in condizione di coadiuvare efficacemente quella di Milano in occasione di grandi trasporti, onde evitare che, per insufficienza degli scali di quest'ultima città, ne derivino incagli al regolare andamento del servizio, come ebbe a lamentarsi nell'autunno dello scorso anno.

Sappiamo che, stante l'urgenza di provvedere all'esecuzione dei lavori di che trattasi, l'Amministrazione suddetta ha preso le opportune disposizioni, affinchè i lavori stessi possano essere intrapresi, non appena il Ministero li abbia approvati.

><

Ci scrivono da Firenze che nei giorni 3 e 4 corr. furono tenute colà le conferenze dei delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, in merito alla Memoria del Ministero di agricoltura, industria e commercio sul progetto di Convenzione internazionale di Berna, della quale è reso conto più sopra in apposito articolo.

Le definitive osservazioni delle dette Amministrazioni saranno quanto prima rassegnate al Ministero dei lavori pubblici, il quale avrà così tutti gli elementi per concretare le sue proposte sul progetto di cui si tratta.

Tra breve si apriranno poi in Firenze altre conferenze su varii argomenti ferroviarii importanti, fra i quali quello della riforma ed unificazione delle tariffe e condizioni dei trasporti, opera questa altrettanto laboriosa e difficile, quanto utilissima.

><

Abbiamo pure da Firenze le seguenti notizie:

La Società delle Strade ferrate Meridionali, nuovamente interessata dal Ministero a prender parte alle conferenze per la unificazione dei tipi del materiale mobile in concorso colle altre Amministrazioni ferroviarie, ha dichiarato formalmente di non poter aderire all'invito ricevuto. La detta Società è fermamente persuasa che la uniformità riuscirebbe di ostacolo, anzichè di giovamento al progresso in materia ferroviaria, togliendo ad ogni Amministrazione la propria iniziativa e quell'autonomia che è a tutte necessaria.

><

La predetta Società delle Meridionali ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici la proposta, concretata dalle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane, circa le nuove norme da introdursi nei rispettivi regolamenti-tariffe per quanto riguarda le anticipazioni di spese nelle spedizioni di merci.

Ha inoltre proposto la istituzione di biglietti di andata e ritorno normali, col ribasso del 25 p. 0[0 e per tutte e tre le classi, fra parecchie Stazioni della Sicilia, nonchè di biglietti speciali di andata e ritorno, con validità di 12 giorni, con facoltà di fermata nelle Stazioni intermedie, e col ribasso del 30 e 35 p. 0[0 da Messina, Siracusa e Catania a Palermo, e viceversa.

><

La stessa Società delle Meridionali, per aderire alla richiesta del Ministero, ha attivato il servizio delle merci a piccola velocità sul nuovo tronco da Favarotta a Licata della linea Catania-Licata. Tale servizio, per le ragioni che abbiamo dette nel nostro numero precedente, non è per ora vincolato all'osservanza dei termini di resa, prescritti dal vigente regolamento-tariffa.

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Società delle Strade ferrate Romane, il progetto per la costruzione di portici laterali al fabbricato viaggiatori della Stazione centrale di Napoli. La spesa preventivata per questi lavori è di L. 60,000, qualora si adotti la proposta di eseguire dei pilastri in muratura, e di L. 70,000, se, invece dei pilastri, si metteranno delle colonne in marmo. La Stazione di Napoli essendo di uso promiscuo delle due Amministrazioni delle Romane e delle Meridionali, la spesa dei nuovi portici sarà sostenuta dalle medesime in parti eguali.

><

La Direzione delle suddette ferrovie ha compiuto e sottoposto all'approvazione governativa il progetto di costruzione di una rimessa per locomotive da impiantarsi nella Stazione di Spoleto, la cui spesa fu approvata nell'ultima seduta del Consiglio di amministrazione delle ferrovie medesime.

><

Colla somma di circa L. 21,000, già approvata dallo stesso Consiglio di amministrazione per la costruzione di casotti e garette in muratura, da sostituirsi a quelle deperite in legname, saranno costruite n. 61 garette e n. 10 casotti, ripartiti su diverse linee.

><

Ci scrivono da Catanzaro:

L'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della linea di ferrovia dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi (compresa nella 2ª categoria), ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto del 1° tronco di detta linea, compreso fra la Marina e la città di Catanzaro. Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di m. 8500 ed il relativo importo totale è preventivato in L. 1,430,000, delle quali, per lavori da appaltarsi L. 1,307,900, e per lavori e provviste da farsi direttamente dall'Amministrazione L. 122,100.

Il tracciamento planimetrico del tronco si compone di 8 curve, e di altrettanti rettilinei; le prime hanno lo sviluppo di metri 1,600, ed i secondi quello di m. 6,900.

Il raggio minimo delle curve è di m. 200; limitato però a due sole: una al principio e l'altra alla fine del tronco, aventi lo sviluppo complessivo di circa 400 metri.

Nell'andamento altimetrico si hanno 700 m. circa di orizzontali e m. 6,800 di tratte in pendenza, delle quali la massima arriva al 22.50 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e delle vie di comunicazione, nonchè per dare il necessario sfogo alle acque piovane, sono previste n. 36 opere d'arte, delle quali le più importanti sono: un ponte di 30 m. sulla Fiumarella, ed uno di 15 m. sul Conace. Il resto di queste opere è ripartito in 2 acquedotti di m. 0.60; 15 di m. 1; 16 di m. 1.m50; ed uno di m. 2.

Pel tronco da appaltare sono pure preventivate n. 8 case di guardia e n. 7 garette, nonchè tutti i fabbricati necessarii per la Stazione di Catanzaro (città).

Nel Capitolato speciale d'appalto è prescritto che le opere devono essere tutte compiute in 12 mesi, a datare dalla consegna dei lavori.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha definitivamente stabilito l'allargamento dei piani caricatori nella Stazione di Porta Nuova in Torino.

✂

Esso ha pure deciso che tra breve si ponga mano ai lavori di radicale ristauro della tettoia pei passeggieri nella Stazione di Asti.

✂

Il Consiglio medesimo ha ordinato l'esperimento del processo *Ancelin* pel riscaldamento delle carrozze coll'uso dell'acetato di soda, di cui si è già [illegible]

✂

Lo stesso Consiglio ha infine aggiudicate le seguenti forniture:

Alla Ditta Pomgdestre e Mesnier di Newcastle, 3000 tonnellate di carbone da fucina;

Alla Ditta F. Fischer di Firenze, 6000 tonnellate di carbone in mattonelle;

Alla Ditta Cory Brothers e Comp. di Cardiff, 3000 tonn. di carbone grosso inglese;

Allo Stabilimento di esportazione di Marsiglia, 18,000 tonn. di carbone grosso, e 18,000 di carbone minuto francese.

✂

Risultato delle aste per appalti relativi alle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, in base alla legge del 29 luglio 1879:

1 *aprile.* — Primo esperimento di asta per l'appalto del tronco Mortara-Garlasco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava-Broni. — Rimasto deserto, tanto presso il Ministero dei lavori pubblici, che presso la R. Prefettura di Pavia.

1 *aprile.* — Fatali per l'appalto del tronco Candela-Ponte Santa Venere, della linea Candela-Fiumara d'Atella. — Non essendo stata presentata alcuna offerta nel termine di scadenza dei fatali, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prim'asta sig. Fruginele Ignazio per la somma di L. 835,800. ossia col ribasso del 20 0[0 su quella di appalto.

4 *aprile.* — Fatali per l'appalto del tronco Cava' Manara-Cava Carbonara, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni. — In seguito ad un'ulteriore offerta di ribasso sulla somma di primo deliberamento del 12.50 p. 0[0, l'appalto venne provvisoriamente deliberato al sig. Pellini Gaetano per la somma di L. 274,615.32.

✂

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha prese le seguenti deliberazioni in materia ferroviaria:

Ha ritenuto che il progetto definitivo della ferrovia da Foggia a Manfredonia, compilato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio provinciale di Foggia possa essere approvato, escludendo però la variante proposta fra i chilometri 18 e 24. Per questa linea fu concesso di adottare nella costruzione, invece del tipo 3° stabilito dalla Commissione per le ferrovie economiche, il tipo 2° coi limiti di curve e di pendenze del tipo 1°. La lunghezza della linea è di m. 35,500, e l'importo relativo è preventivato in L. 2,570,000.

Ha emesso il proprio avviso intorno al riparto fra le Provincie di Padova e di Verona del contributo per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, a norma dell'art. 8 della legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle ferrovie complementari del Regno.

Ha opinato che non possa essere approvata la liquidazione di lavori eseguiti dall'Impresa Virz-Foldi lungo il tronco della ferrovia ligure da Sestri Levante al torrente Ghiaro.

Ha ritenuto che si possa approvare la liquidazione dei lavori di consolidamento e difesa lungo il tronco della ferrovia ligure orientale tra Sestri Levante e la galleria di Biassa, assunti dalla Impresa Calderaj; e la transazione di lite promossa dalla Impresa per danni ed interessi dipendenti da ritardata consegna di opere.

Ha avvisato potersi approvare il progetto riguardante una maggiore spesa occorrente per la costruzione di un cavalcavia nel 1° tronco della ferrovia Taranto-Brindisi.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 marzo al 2 aprile corrente in materia ferroviaria.

Il Consiglio ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Vercelli-Robbio, della ferrovia Vercelli-Mortara-Broni;

Un progetto per ampliamento della Stazione di Strevi, nella ferrovia Alessandria-Acqui;

Un progetto per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Doria-Cassano, lungo la ferrovia da Buffaloria a Cosenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge ferroviaria. — Nella seduta del 4 corr., l'on. Grimaldi presentava alla Camera la relazione a nome della Commissione incaricata di riferire sulla legge delle ferrovie complementari, ritornata dal Senato colle modificazioni che abbiamo già accennate.

A questo proposito scrivono da Roma alla *Nazione*, che la Giunta, pur accettando le modificazioni agli articoli, ha respinta quella della tabella, rimettendo la linea Faenza-Pontassieve in luogo della Faenza-Firenze. Ha però votato un ordine del giorno concepito presso a poco così: La Camera confida che il Ministero non porrà mano ai lavori del tronco San Lorenzo-Pontassieve, infino a che

non sia bene studiato il tronco San Lorenzo Faenza, e presenterà, quando occorrano variazioni, un apposito disegno di legge.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nel *Diritto*:

La Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Romane ha sottoposto al Ministro dei lavori pubblici il progetto per la costruzione di tre nuovi quartieri da eseguirsi sopra la sala di aspetto all'uscita della Stazione di Roma, onde cederli in affitto al personale ferroviario ad un prezzo moderato.

Nella Stazione di Roma già furono costruiti altri simili quartieri sopra il salone dei bagagli, ed al presente trovansi tutti occupati, con non poco vantaggio economico del personale ferroviario e con interesse anche del servizio della ferrovia.

La spesa necessaria per la costruzione dei nuovi quartieri fu già ammessa dal Consiglio d'amministrazione della Società.

Ferrovia S. Arcangelo-Fabriano. — Si ha da Pesaro, 2:

La Deputazione provinciale di Pesaro ha incaricato una Commissione di preparare gli studii per un progetto di Consorzio fra le tre Provincie di Ancona, Pesaro e Forlì, affine di condurre a termine la costruzione della ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano.

Ferrovia Bologna-Budrio-Porto Maggiore. — Scrivono da Budrio alla *Gazzetta dell'Emilia*:

Il Consiglio comunale, nella seduta di mercoledì, si occupò del progetto della ferrovia Bologna-Budrio-Porto Maggiore; udì dall'assessore Rubbiani, come i sindaci e le Giunte di Bologna, Castenaso, Molinella e Porto Maggiore aderirono di far parte della Commissione comunale per la detta ferrovia. Il suddetto assessore diede anche una idea sommaria del tracciato; disse che, come la Commissione intercomunale per la Bologna-Verona aveva studiato anche un progetto di riparto dell'opere, riferendone in un bellissimo rapporto teste pubblicato dei commissarii Bugli e Sassoli Tomba; così poteva fare ed avrebbe fatto anche la Commissione intercomunale per la Bologna-Porto Maggiore, appena si avessero notizie precise del costo della linea.

In seguito a queste spiegazioni, il Consiglio comunale di Budrio votò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, udite le comunicazioni relative al progresso fatto dal progetto di ferrovia Bologna-Budrio Porto Maggiore dacchè fu nominata la Commissione intercomunale, a cui aderirono già gli onorevoli sindaci di Bologna, Castenaso, Molinella e Porto Maggiore, fa plauso vivissimo all'onorevole Deputazione provinciale per aver ordinato gli studii dettagliati della linea; nutre fiducia che, come vennero già intrapresi col consiglio dell'illustre comm. Protche, e coll'opera egregia del signor ing. Minarelli, saranno senza ritardo continuati e condotti a termine; e che ogni altra pratica diretta a conseguire, per l'esecuzione della linea, il beneficio del concorso governativo nei termini e modi voluti dalla legge ferroviaria, verrà dalla onorevole Deputazione provinciale in tempo utile proposta e caldeggiata, conforme ai voti di tutte queste popolazioni, le quali veggono in tale opera pubblica soddisfatto, a comune utilità, un loro più speciale e vivo interesse ».

Ferrovia Adria-Chioggia. — Alle ore 10 ant. del 18 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e la Prefettura di Rovigo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, in provincia di Rovigo, compreso fra Loreo e Cavanella d'Adige, della lunghezza di m. 8,654.86 (escluse le espropriazioni stabili e quelle temporanee per apertura di cave d'imprestito e l'armamento) per la presunta somma di L. 544,724.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000 in numerario od in rendita D. P., e quella definitiva in L. 54,000 come sopra.

Ferrovie interprovinciali venete. — L'assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza è convocata pel giorno 12 corr. in Treviso per gli oggetti seguenti:

1. Comunicazioni sulla proroga del contratto biennale di esercizio colla Società Veneta;
2. Deliberazioni sul riscatto delle strade ferrate Vicenza-Treviso e Padova-Bassano.
3. Deliberazioni sopra invito della Commissione ferroviaria del Consiglio provinciale di Venezia a concorrere nella spesa di altre linee ferroviarie affluenti alle linee consorziali.
4. Deliberazioni sopra un'operazione di credito, che venga a sollievo delle passività annue del Consorzio.

Tramway Saronno-Fino-Como. — Il 1° corr. ebbe luogo la corsa d'inaugurazione dell'ultimo tronco di questo *tramway*; così, compiuta ora la linea, si andrà da Milano (Piazza Castello) sino a Como (Porta-Portello) direttamente per Saronno e Fino, proprio allo scalo dei battelli a vapore del Lario.

Il treno ebbe liete accoglienze a tutte le Stazioni, ove riceveva invitati. Giunti a Como, fu imbandita all'albergo Volta una lauta colazione, a cui presero parte più di 200 persone. Il presidente della Società Bonalumi e il direttore Rodriguez facevano gli onori agli invitati. Non mancarono discorsi e brindisi di circostanza. La città era imbandierata.

Tramway Legnano-Gallarate. — Domenica ebbe luogo la visita di collaudo del secondo tronco del *tramway* da Legnano a Gallarate.

Il treno partì da Milano. Fuvvi una sosta a Castellanza, ove nella villa Cantoni era disposta una refezione.

La linea fu trovata perfettamente costrutta.

Si attende l'autorizzazione governativa per aprirla al pubblico.

Tramways di Brescia. — La *Prov. di Brescia* del 30 marzo scrive:

Il Ministro dei lavori pubblici, con suo recente decreto, accordando alla Società Belga l'esercizio dei tram nella nostra provincia, ha stabilito queste riserve:

1. Che per la viabilità ordinaria rimanga libera una sezione di metri cinque lungo le strade, e di metri sei nell'interno dell'abitato;
2. Che nelle curve il raggio sia non minore di metri quaranta.

Queste condizioni non corrispondono allo stato della nostra viabilità, e si può dire che sopra nessuna delle linee concesse è possibile osservarle, senza incorrere in enormi spese di riduzione. La linea per Orzinuovi, già costrutta, non può, per effetto di questo decreto, essere inaugurata.

Sappiamo che la Deputazione provinciale ha avviato vivissime pratiche per rimuovere l'ostacolo di tali disposizioni, che nella nostra provincia non hanno ragione di essere.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*:

Il Consiglio comunale di Brozzi, con deliberazione quasi unanime del 27 marzo p. p., troncava gli inciampi, che da qualche tempo impedirono, a scapito di quelle popolazioni, la completa esecuzione della linea di *tramway* fra Firenze e Poggio a Cajano, deliberando che la linea stessa passasse nell'interno del paese di San Donnino.

La Società dei *tramways* di Firenze, come fu sempre sua abitudine, senza frapporre indugi sottoponeva al collaudo delle Autorità governative e provinciali tutta quella linea, e ne riceveva per la bella esecuzione l'approvazione e gli encomi. La linea intera venne dunque aperta al pubblico, con precario trasbordo in omnibus per il paese

di San Donnino, il dì 31 del detto mese. Quando i lavori, ai quali si sta di già ponendo mano entro il paese di San Donnino, saranno terminati, la linea intera, che, muovendo da Firenze, per 17 chilometri giungerà a Poggio a Cajano, percorrendo le più prospere e le più ridenti borgate e campagne dei nostri dintorni, sarà dalla Società dei *tramways* di Firenze solennemente inaugurata.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 24 marzo p. p., approvò il progetto definitivo per la costruzione del tratto di *tramway* Carignano-Lombriasco-confine, e mandò all'Ufficio tecnico di conciliare, d'accordo colla Giunta comunale di Carmagnola, il reclamo degli abitanti del Borgo Salsasio circa l'ubicazione del *tramway* in quell'abitato.

— In quanto alle varie domande di concessione di *tramways* da sottoporsi al Consiglio provinciale nella sessione straordinaria indetta pel 29 detto mese (come annunciammo), il Consiglio stesso stabiliva di adunarsi in nuova sessione verso la metà di aprile, nel giorno che verrà fissato dal Prefetto.

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — Venerdì (1° aprile) è stata firmata la Convenzione colla quale i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze concedono, a nome del Governo, alla Società della ferrovia di Pinerolo la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria da Pinerolo a Torre Pellice.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il Consiglio provinciale di Cuneo, in sua recente seduta straordinaria, ha deliberato di offrire al Governo, pegli effetti dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879, l'aumento di un decimo a carico esclusivo della Provincia sulla quota di concorso obbligatorio per la costruzione della ferrovia Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda.

Servizio ferroviario militare. — Nel periodo dal 6 aprile al 1° settembre, per disposizione del Ministero della guerra, avrà luogo il consueto corso d'istruzione sul servizio ferroviario per gli ufficiali di Stato-maggiore, Artiglieria, Genio e Commissariati.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si annuncia da Giornico che la sera del 27 marzo, alle ore 5, venne forata, con perfetta esattezza di direzione e di livello, la prima galleria elicoidale dell'accesso meridionale al Gottardo.

Questa galleria, detta *Travi*, finora tra le elicoidali forate la più lunga, misura 1547 metri, e trovasi precisamente nella Biaschina, al di sopra di Giornico.

— La *Schweiz. Grenzpost* dà le seguenti informazioni sull'adunanza del Consiglio di amministrazione della ferrovia del Gottardo, che ebbe luogo il 28 marzo p. p.

Nel progetto di ripartizione degli affari dopo entrata in esercizio la ferrovia, venne statuito che tutto il servizio commerciale sarà affidato al primo Dipartimento dalla Direzione, presidente sig. Zing; il servizio dei reclami, al secondo Dipartimento, vice-presidente Stoffel; ed il servizio dell'esercizio, al terzo Dipartimento, signor direttore Dietler.

Il sig. Guglielmo von Röder, figlio dell'ambasciatore tedesco, generale von Röder, venne dalla Direzione nominato Ispettore dell'esercizio. — Il piano poi dell'esercizio prevede quattro corse dirette, quattro corse passeggieri, due corse miste e sei corse-merci sulle linee di montagna.

In questa adunanza si discusse anche la quistione della compera di nuove locomotive (14 di esse sono già comperate, e 22 altre furono nuovamente ordinate il 22 ottobre 1880).

Il comm. Massa, direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia e membro del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, sostenne la tesi che la ferrovia del Gottardo fin del principio dell'esercizio deve trovarsi in istato col suo materiale di trazione di far fronte ad un grande movimento. Colla statistica alla mano dell'introito lordo del Moncenisio, osservò che il movimento nell'anno 1878 su quella linea fu di 270,000 persone, di 296,500 = a circa 300,000 pacchi, bestiame e merci. Ora, la zona del Gottardo comprendendo un orizzonte maggiore di quella del Moncenisio, il Consiglio d'amministrazione deve provvedere una quantità di materiale ruotante per lo meno uguale a quello della ferrovia del Cenisio, già fin dal principio.

A proposito della vertenza coll'Impresa Favre, il Consiglio d'amministrazione riconobbe ormai con certezza essere impossibile che il tunnel del Gottarde possa essere compiuto per la fine del corrente anno, e quindi la Direzione venne invitata a prendere le misure necessarie verso l'Impresa per dare un energico impulso ai lavori. Però la Direzione non procederà in modo rigoroso contro l'Impresa, ma però prenderà tutte le precauzioni dal punto di vista del diritto, in modo da tutelarsi per ogni eventualità. Del resto, il Consiglio d'amministrazione si dichiarò completamente d'accordo su quanto fece finora la Direzione.

Il bilancio e lo stato dalle carte-valori al 31 dicembre 1880 presenta un favorevole andamento; l'amministrazione si chiude con un guadagno netto di un mezzo milione.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Tic.* ha pubblicato il seguente prospetto del progresso dei lavori al tunnel del Ceneri nel mese di marzo:

		Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse	m.	115	17	132
Allargamento in calotta	»	24	39	63
Strozzo	»	66	38	104
Piedritti	»	22	20	42
Vôlta	»	10	37	47

Progresso totale dei lavori nei tunnels:

Denominazione del tunnel		Lunghezza	Galleria di direz.	Allarg. in calotta	Strozzo	Piedr.	Vôlta	0/0 Galleria di direz.	
La Costa	»	63	63	63	63	39	24	100	(1)
Precassino	»	399	380	380	352	172	78	95	(2)
Meggiagra	»	101	101	101	101	97	53	100	(3)
Montecenere	»	1673	1590	1158	756	345	297	95	(4)
Molincero	»	65	32	25	24	—	—	50	(5)
Massagno	»	924	795	691	626	575	658	86	(6)
Totale	m.	3225	2961	2418	1922	1228	1110	91	

(1) Traforato.
(2) Mancano 19 metri al traforo.
(3) Traforato.
(4) Mancano 83 metri al traforo.
(5) » 33 » »
(6) » 129 » »

Se il progresso ottenuto negli ultimi giorni del mese continua, è probabile che il traforo del Ceneri succeda ancora nella prima metà dell'aprile, e forse verso il giorno 10, per la quale epoca è facile succeda pure quello del Precassino.

La galleria di Massagno è un po' in ritardo colla galleria d'asse, perchè venne sospesa per alcuni mesi dal lato Sud. Però il resto dei lavori è talmente avanzato, che, ove si voglia, questo tunnel potrebbe essere ultimato in meno di sei mesi, e lo sarà indubbiamente molto prima di quello del Ceneri.

I lavori all'aperto continuano con discreta attività; sono a buon porto sui lotti 24 e 25, cioè da Rivera a Lugano: i più importanti sul lotto 23 (Giubiasco-imbocco Nord del tunnel del Ceneri) restano in buona parte da eseguirsi; ma l'Impresa, durante l'inverno, ha preparato pure buona parte dei materiali necessarii, un binario di servizio della lunghezza di quasi quattro chilometri, ha comperato una locomotiva pel celere trasporto di questi materiali; per cui v'ha luogo a credere che queste opere verranno con-

dotte in modo da vederle pressochè ultimate prima del giungere del verno: il che è certamente necessario, se l'intiera linea del Ceneri deve venir aperta per la fine della ventura primavera.

Ferrovie tunisine. — Telegrafano all'*Avvenire di Sardegna*, da Tunisi, 26 marzo:

La Società francese, persuasa delle ragioni del Governo tunisino, spedì i suoi ingegneri per studiare il tracciato generale della ferrovia Tunisi-Susa, assieme al delegato tunisino, conformemente al quaderno d'oneri.

— Si scrive pure da Tunisi allo stesso giornale, che si è al termine di risolvere la ormai famosa questione di Hammam Lif.

Infatti, il cavalier Guido Ravasini, rappresentante la ferrovia Rubattino, si recava al Bardo e poi a Castel Said, onde presentare al Governo di S. A. i documenti relativi alla cessione da parte del Mancardi a favore della Società Rubattino, e poi comunicare al Governo tunisino che il comm. Rubattino, per rendersi sempre più degno della benevolenza del Bey, accettava e sottoponevasi al proposto arbitrato. Annunziava eziandio che nella vegnente settimana giungerà in Tunisi l'arbitro nominato dal Rubattino. Le comunicazioni del cav. Ravasini furono accolte con vero entusiasmo da parte del Governo di S. A. il Bey.

La ferrovia trans-sahariana e la Missione Flatters. — L'egregio nostro corrispendente di Bisckra (Algeria) ci ha già informati come il colonnello Flatters venne mandato dal Governo frencese nel Sahara, alla testa di una piccola colonna d'esplorazione, incaricata di studiare la progettata ferrovia trans-sahariana, destinata a collegare l'Algeria col Senegal francese, ed a preparare la totale annessione del Senegal centrale alla Francia.

La Missione era composta: del colonnello Flatters, comandante; del capitano Masson, comandante in secondo; di Béringer, ingegnere dei lavori dello Stato; di Santin, ingegnere civile; di Roche, ingegnere delle miniere; di Guiard, medico aiutante-maggiore di 1ª classe; e di Dianous, luogotenente nel 14° di linea. Era accompagnata da una decina di soldati francesi, da 83 portatori indigeni, cammellieri o guide, scelti per la maggior parte fra i turcos e gli spahis.

In attesa di ricevere dettagliate notizie sulla catastrofe toccata alla detta Missione, riferiamo dai giornali francesi il seguente dispaccio ufficiale da Mustapha, 1° aprile, ore 1.50 pom.:

« Quattro indigeni della Missione Flatters sono arrivati il 28 marzo a Ouargls (Sahara algerino) quasi morti di fame e di stanchezza, recando la notizia dell'annientamento quasi completo della Missione.

« Secondo il racconto di quegli indigeni, la Missione è stata sorpresa a quattro giornate da Hairer, al sud di Assimu. Il colonnello Flatters e tutti i membri della Missione furono uccisi.

« Il sig. Dianous ed il sotto-ufficiale Pobéguin, accompagnati da sessantatrè uomini, erano fuggiti, e battevano in ritirata: furono raggiunti dai Tuareg-Hoggar, che affermarono loro di non aver preso parte alla strage. Essi prestarono fede alle loro proteste d'amicizia, ed accettarono dei datteri. Ma quei datteri erano avvelenati. Il sig. Dianous e 28 uomini sono morti di quel veleno.

« Il maresciallo degli alloggi Pobéguin ha continuato a battere in ritirata con trenta uomini, ma circondato a quattro giorni a sud di Messeguen, ha mandato i quattro indigeni, che sono arrivati a Ouargla ad implorare soccorso.

« Il Califfato di Ouargla è partito con 400 *meharis*. Gli furono mandate istruzioni precise dal comandante di Laghouat, che è ora in via per lo Mzab. Nulla è stato trascurato per salvare il resto della missione; ma v'è poca speranza, perchè i 30 sopravvissuti sono circondati, e non debbono avere che pochi viveri e poche munizioni ».

Ferrovie dell'Argentina. — Attualmente l'Argentina, secondo una relazione ufficiale di fresca data, possiede 1725 chilometri di ferrovia in esercizio, e quasi altri mille sono in via di costruzione e di studio.

È poca cosa in ragione della superficie chilometrica del territorio nazionale, ma è molto invece in ragione del numero degli abitanti. Quasi un metro di via ferrata per ogni individuo; è raro progresso per un paese, che il più delle volte ha dovuto e deve spingere la locomotiva nel deserto e farvela correre per delle lunghe ore fra solitudini e cardi, affine di congiungere tra loro centri di popolazione isolati da immense distanze.

Vero è che a questo progresso ferroviario ha contribuito l'eccezionale buon mercato di simili costruzioni, non essendovi esempii — meno che nella Scozia e in Russia per brevi tratti — di linee ferroviarie che costino poco come le linee argentine. Ma il buon mercato non distrugge le difficoltà finanziarie, che pur dovette superare il Governo locale per tendere quest'ampia rete, la quale fra non molto metterà in diretta e rapida comunicazione Jujuy con Patagones e Buenos Ayres colle ultime bicocche biancheggianti sui contrafforti delle Ande.

I capitali stranieri — anche questo è vero — hanno contribuito poderosemente allo sviluppo ferroviario argentino, ma le Imprese private non collocarono un metro di rotaie senza la garanzia dello Stato; per cui è lo Stato o sono gli Stati che hanno il principal merito di aver dedicato saviamente la loro opera a questo progresso benefico dei mezzi di trasporto.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — Il 31 marzo p. p., si è riunita in Roma la Commissione parlamentare pei lavori del Tevere, coll'intervento dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, il quale ha dato ampie spiegazioni sui detti lavori da eseguirsi, cioè:

1. Sistemazione delle sponde a destra del convento di San Giacomo ed a sinistra del vicolo dello Struzzo, procedendo inferiormente.
2. Sistemazione sulla sponda attuale all'isola Tiberina, e coordinamento dei ponti Cestio e Senatorio.
3. Costruzione dei collettori degli scoli a destra ed a sinistra.

Ha poi l'onorevole Ministro esposto le sue idee sopra la direzione superiore dei lavori, sopra i suoi intendimenti per regolare il fiume a monte del ponte Sant'Angelo, ed ha fatto ampie e chiare dichiarazioni intorno lo stato dei lavori, sopra gli ostacoli che si frappongono e relativamente alle spese probabili in avvenire.

La Commissione ha nominato a suo relatore l'on. Ruspoli E.

Genio civile. — La Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge per il riordinamento del Genio civile, nell'adunanza di giovedì scorso ha terminato la discussione del progetto ministeriale, approvandolo in massima, ma votando un ordine del giorno, col quale si propone al Governo di migliorare le condizioni finanziarie del personale.

Arsenali marittimi. — La Giunta a cui fu deferito l'esame del progetto di legge per gli Arsenali marittimi, riunitasi giovedì scorso, ha concluso per l'approvazione in massima del progetto ministeriale, escludendo però le spese proposte per le fortificazioni marittime di Taranto, non trovandole bastantemente giustificate.

Porto di Cagliari. — Scrivono da Cagliari, 29 marzo, al *Commercio di Genova*:

Da varii giorni siamo testimonii dell'assiduo lavoro d'escavazione, che, per ordine del Genio civile, compie l'Impresa G. Queirolo di Genova, con la draga a vapore nel seno detto *Su Mollixeddu*, compreso fra le punte della Darsena e della Sanità; però, come succede nelle nostre cose, si comincia sempre dal tetto.

Infatti, per dotare Cagliari d'un buon porto, bisogna prima chiuderlo, e ciò mediante il già progettato braccio di levante, che protendendosi in mare, e convergendo in modo

da coprire la bocca della Darsena per preservarla dal mare di fuori, forma un sicurissimo porto anche nel seno *Su Mollixeddu*.

Finito il braccio di levante, si avrà un vasto porto, ove i bastimenti possono eseguire le loro operazioni di commercio con sicurezza; ed allora si può scavare anche nel *Mollixeddu*, non ora, poichè sono denari sprecati; inquantocchè al primo cattivo tempo si riempirebbe di nuovo, a causa dei mucchi di zavorra disseminati nella rada e delle alghe marine che prodigiosamente nascono nel fondo per tutta l'estensione di questo golfo.

Ponte sospeso sul Po a Torino — La Giunta municipale di Torino propose al Consiglio comunale, nella seduta del 4 corr., l'accettazione della offerta cessione di ogni diritto sul ponte Maria Teresa sul Po, a gomene di ferro, mediante la somma di L. 50,000, da pagarsi per metà sul bilancio 1882, per l'altra sul bilancio 1883; con autorizzazione alla Giunta di provvedere per la continuazione intanto del transito dei pedoni, senza pagare pedaggio; e con incarico alla medesima di studiare, col voto delle Commissioni d'arte e d'ornato, un progetto per la riduzione del detto ponte in quella miglior forma che sarà possibile.

Dopo poche osservazioni e raccomandazioni dei consiglieri Sambuy, Rossi e Compans, il Consiglio approvò all'unanimità la proposta della Giunta, dando così piena soddisfazione al voto generale.

Canale Villoresi. — Il 26 marzo p. p. ebbe luogo in Milano l'assemblea degli utenti delle acque che scorreranno nel canale Villoresi da derivare dal Ticino, e fu molto numerosa.

Aperta la seduta dal cav. Venini presidente, si lesse la relazione della Commissione, con la quale si dava conto delle pratiche e dei fatti avvenuti dopo l'ultima assemblea. Il relatore disse che ora per la prima volta, dopo tante speranze e tentativi, si poteva assicurare che l'opera desiderata si compirà; e ciò mercè l'ardito intervento della Società italiana per condotte d'acqua, che ne assunse a suo rischio e pericolo, costruzione ed esercizio, senza l'obbligo di preventive sottoscrizioni; e mercè la generosità del Consiglio provinciale, che incoraggiò la Società suddetta con una sovvenzione di due milioni di lire.

L'Assemblea, dopo aver domandate alcune spiegazioni, e dopo un voto d'encomio e ringraziamento alla propria Commissione ed al Consiglio provinciale, approvò all'unanimità un ordine del giorno, col quale prese atto della cessione fatta dagli eredi Villoresi alla Società italiana, ed accettò le modificazioni allo statuto e Capitolato del Consorzio propostele dalla Commissione.

Società di navigazione a vapore. — Leggiamo nel *Corr. Mercant.* del 2 corr.

La notizia della fusione tra le Compagnie Rubattino e Florio è omai ufficiale. Da ottime informazioni ci consta che fra i capi delle due Società venne già firmato il compromesso preliminare, e non si attende ora che l'approvazione governativa.

Genova e Palermo conservano interamente, sotto Direzioni autonome, l'esercizio delle navigazioni reciproche. La sede centrale, per la parte amministrativa, sarà in Roma.

Questo, in breve, sarà l'organismo della riunita Società, aumentata di capitali e materiali. Il numero complessivo dei vapori ascenderà a 100, ed il capitale sociale è fissato in 50 milioni. Rubattino dirigerà a Genova, Florio a Palermo. Nulla quindi è variato, tranne la forma della Società, che sarà anonima come le Messaggerie francesi.

Qualunque altra erronea interpretazione si voglia dare alla fusione delle due Società, è destituita di fondamento.

Si tratta della formazione di uno Stabilimento forte, quale richiedono i tempi e le condizioni generali della Marina mercantile in Europa, e che per l'Italia era di estrema necessità, se si vuole poter competere colle potenti Compagnie estere, che si vanno continuamente aumentando di numero e rafforzandosi di capitali per signoreggiare i nostri mari, paralizzare ed impedire a danno nostro l'espansione di nuovi commerci.

Le miniere dell'Elba. — Giovedì mattina, presso l'Intendenza di finanza in Roma, ebbe luogo l'asta pubblica per l'affitto triennale delle Miniere di ferro dell'isola dell'Elba e di quella del Giglio.

I concorrenti, che si presentarono, sono stati quattro, e la concessione fu deliberata a favore della ditta Hollway d'Inghilterra, la quale ha offerto 5 lire di canone annuo per ciascuna tonnellata di minerale.

L'asta era stata aperta al prezzo di L. 3.60, e quindi la delibera ha fruttato un beneficio di L. 1.40 per ogni tonnellata di minerale, che, calcolato per la durata della concessione, cioè per tre anni, a 280,000 lire per ciascun anno, conduce ad un utile effettivo di L. 840.000.

E questo utile può ancora essere accresciuto, per la proposta del *ventesimo*, i cui termini fatali scadono il giorno 16 del corr. mese.

La Banca Generale, che nell'asta di giovedì rappresentava l'industria nazionale, si arrestò nelle offerte a L. 4.15, cioè 45 centesimi di meno della Casa inglese.

Secondo il *Fanfulla*, colla Banca generale erano associati la Banca di Milano, la Società delle ferrovie italiane, gli Stabilimenti metallurgici Raggio, Tardy e Benech, le Case Maurocordato, Rodocanacchi, Tesei, ecc. ecc. di Livorno, i principali industriali, armatori e capitalisti dell'Elba.

Il signor Hollway, che vinse nella gara, è un agente di noleggi e negoziante di minerale di ferro.

Ministero di agricoltura, industria e commercio. — Con R. Decreto del 3 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 30 d°. mese) sono approvati i ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale del detto Ministero, dell'Economato generale, dell'Amministrazione forestale, dei Consigli di agricoltura, industria e commercio, dei Commissarii presso il Consorzio e le sedi centrali degl'Istituti di emissione, e degl'Ispettori della statistica. Sono in totale 641 impiegati, compreso il personale di servizio, colla spesa complessiva di L. 1,337,620, di cui L. 1,223,400 per stipendii (compresi quelli del Ministro e del segretario generale) e L. 114,220, per indennità diverse e spese d'ufficio dell'Amministrazione forestale.

Esposizione nazionale di Milano. — La *Nazione* ha da Roma:

L'on. Ministro dell'industria e commercio ha divisato d'inviare alla grande Esposizione nazionale di Milano un campionario di tutti i prodotti industriali e commerciali, che, provenendo dalle nostre colonie all'estero, hanno carattere nazionale. Ed il divisamento dell'on. Ministro sembra avrà buon risultato, poichè sono già pervenuti parecchi campionarii, e molti altri se ne attendono.

Credesi che, quantunque il Governo non abbia preso nè prenda una parte diretta a tale Esposizione, pure domanderà al Parlamento che il fondo di sussidio venga portato al milione.

Dopo la Esposizione, tutti i campionarii dei prodotti industriali e commerciali provenienti dalle nostre colonie all'estero, verranno riuniti qui a Roma nel Museo agrario, che si sta edificando in via della Vittoria.

— Il Comitato per la Esposizione ha poi il piacere di assicurare che i locali per la Esposizione sono ultimati; così non può dirsi degli arrivi delle merci esponende, che avrebbero dovuto essere già avvenuti su più vasta scala. Non dubita però il Comitato che gli espositori vorranno guadagnare il tempo perduto, e perciò viene loro rivolto il più caldo appello, affinchè procedano indilatamente alla spedizione e consegna dei loro prodotti, poichè il ritardo, mentre non sarebbe imputabile al Comitato, cagionerebbe serii inconvenienti.

Specialmente le vetrine necessita siano consegnate al più presto, avvertendosi che quelle che perverranno oltre il giorno 15, potranno anche non essere accettate.

Ufficii telegrafici — L'11 corr., in Migliarino (prov. di Ferrara) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il telefono nel Belgio ed in Inghilterra — Leggiamo nel *Nord* che venne esperimentato il telefono a gran distanza, da Bruxelles a Liegi, e che l'esperimento riuscì benissimo, poichè la voce si udiva distintamente, come se la distanza fosse stata soltanto di alcune centinaia di metri.

— L'Amministrazione delle poste inglesi è in grado di porre un filo telefonico a disposizione d'ogni membro del Parlamento, che voglia collegare il suo domicilio colla Camera, mediante 15 lire sterline per una distanza di mezzo miglio, 19 lire per un miglio, e 4 lire di più per ogni mezzo miglio addizionale. Il *Times* ha già stabilito una comunicazione di simil genere tra i suoi Ufficii ed il Parlamento.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero affatto estranei al movimento di favore, che si è venuto determinando nella scorsa ottava rispetto agli altri titoli, e si tennero presso a poco ai corsi conseguiti nella precedente.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 474 al 474.50; le Obbligazioni relative tra il 284.25 al 284.50; i Boni nominali a 543.

Le Sarde, della serie A, poco curate, si quotarono a 282; quelle della serie B, a 279 a 278.50; le nuove, a 284 e 284.50.

Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a stento a 137.50.

Le Meridionali austriache ben tenute a 285.50; le Palermo-Trapani 1ª emissione a 293.25; le altre di 2ª emissione a 284.75; le Pontebbane a 448; le Monteceneri a 464.50.

A Parigi si segnalarono importanti acquisti di Lombarde, motivate dagli ultimi accordi fatti col Governo italiano nel regolare gli antichi conti della Compagnia, al prezzo di 246.25 per le Azioni, e di 284 per le Obbligazioni.

Le Vittorio Emanuele stazionarie sul 288. Le Azioni Romane fredde a 137; le Obbligazioni a 370 e 371 circa.

CONVOCAZIONI

Società Miniera Franco-Romana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 13 corr. in Parigi (rue Jouffroy, 39).

Banca di Milano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corr. in Milano (via Manzoni, 12), per la constatazione dell'aumento di capitale da 2 a 15 milioni, per la nomina di consiglieri, e per eventuali.

Società Italiana per condotte d'acqua. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Roma (via Torre Argentina, 16), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1880 e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 4 amministratori e 3 sindacatori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Romana. — Dal 5 corr. si paga agli azionisti, presso la Banca in Roma, il saldo del dividendo 1880 in L. 6 per azione.

VERSAMENTI

Banca Industriale Subalpina. — Dal 1° all'11 corr., gli azionisti sono invitati al versamento del 2° decimo sulle azioni di 2ª emissione.

Il versamento del 3° decimo avrà luogo dal 1° al 10 maggio p. v.

Avvisi d'Asta

L'11 aprile corr., presso il Comune di Alliste (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione di tutte le strade interne, per il presunto importo di L. 41,319. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2066; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 103,000 chilog. di piombo in pani, in diminuzione del complessivo importo di L. 46,286.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture di Messina e Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per render atto all'esercizio il bacino di carenaggio nel porto di Messina, per la presunta somma di L. 177,505. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000, idem.

— Sino al mezzodì del 16 detto mese, presso il Municipio di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di riduzione dell'ex-Convento di S. Lucia, in via Castiglione, ad uso delle Scuole liceali e ginnasiali, in diminuzione dei prezzi di tabella, col ribasso dell'8 0[0 offerto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degli immobili militari di Torino durante il 1881, per il complessivo importo di L. 18,000. Deposito cauzionale lire 1800 in contanti o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada consortile obbligatoria Gagliano-Gimigliano, compreso tra Gimigliano e la selva di S. Caterina presso Bosco Bianchi, della lunghezza di chil. 10.014.54, per il presunto importo di L. 145,431.32. Deposito cauzionale L. 7000.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Pegli (provincia di Genova), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria del Varenza, per il presunto importo di L. 19,500. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2500.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Campotosto (provincia di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Campotosto s'innesta alla nazionale Aquila-Teramo, della lunghezza di m. 12,686, per il presunto importo di L. 95,331. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva L. 10,000, o con ipoteca su fondi di doppio valore.

— Il 23 detto mese, presso la Sottoprefettura d'Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova inalveazione della Roggia Pontile o dei Cugnoni nel Comune di Albiano d'Ivrea, per il presunto importo di L. 49,362.90. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4800 idem o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società Anglo-Romana del gaz di Roma la fornitura di circa 40,000 chilog. di travature metalliche e materiali diversi pel gasometro in via dei Cerchi.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Febbraio 1881
e confronto coi definitivi di Febbraio 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3,547	—	—
Media in esercizio	3.547	3,547	—	—
Viaggiatori	2,549,747.71	2,727,291.10	—	177,543.39
Bagagli e cani	100,301.93	101,610.75	—	1,308.82
Merci a grande velocità	694,132.20	641,222.19	52,910.01	—
Merci a piccola velocità	4,211,223.53	3,668,902.96	542,320.57	—
Totale dei prodotti ferroviari	7,555,405.37	7,139,027.—	416,378.37	—
Navigazione sul lago di Garda	5,441.65	5,980.40	—	538.75
Totale del mese	7,560,847.02	7,145,007.40	415,839.62	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 28 *febbraio*				
Viaggiatori	5,046,297.03	5,088,625.73	—	42,328.70
Bagagli e cani	193,780.82	189,023.81	4,757.01	—
Merci a grande velocità	1,349,623.40	1,312,418.07	37,205.33	—
Merci a piccola velocità	7,901,779.03	7,261,985.31	639,793.72	—
Totale dei prodotti ferroviari	14,491,480.28	13,852,052.92	639,427.36	—
Navigazione sul lago di Garda	12,183.40	11,174.—	1,009.40	—
Totali dal 1° febbraio	14,503,663.68	13,863,226.92	640,436.76	—

PRODOTTI per chilometro (esclusa la navigazione)

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di febbraio	2,130.08	2,012.69	+ 117.39	+ 5.83
Prodotti totali	4,085.56	3,905.29	+ 180.27	+ 4.62

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	433,683.50	299.92
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	383,422.27	265.16
Differenze nei prodotti della settimana 1880.	»	+ 50,261.23	+ 34.76
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	4,743,970.47	3,280 75
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	4,013,494.72	2,775 58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	»	+ 730,475.75	+ 505.17
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,285.—	203,674.30	158.50
Settimana corrisp. nel 1879.	1,164.—	181,230.86	155.70
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 121 —	+ 22,443.44	+ 2.80
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,271.68	2,395,768.45	1,883.94
Introiti corrisp. nel 1879	1,161.85	1,648,985.83	1,419.28
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 109 83	+ 746,782.62	+ 464.66

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,881,33	8,387,70	6,377,53
Piccola Velocità	5,337,68	257,50	3,196.48
Totali	28,219,01	8,645,20	9,574.01

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	528,508.55	16,393.77
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	451,449.57	14,041.85
Differenza in più	—	77,058.98	2,351.92
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 detto 1881	1,681	1,528,887.25	15,808.15
Periodo corr. 1880	1,681	1,356,876.89	14,029.63
Aumento	—	172,010.36	1,778.52
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	8,116.69	35,425.29	3,532.96	47,074.94
Bagagli e cani	97.03	650.12	55.36	802.51
Merci a grande vel.	1,325.68	6,110.41	665.65	8,101.74
Merci a piccola vel.	11,238.09	29,705.85	3,581.80	44,525.24
Introiti diversi	489.39	813.79	346.86	1,650.04
Totale	21,266.88	72,704.96	8,182.63	102,154.47

SOCIETÀ R. RUBATTINO E COMP. DI GENOVA

Col 31 marzo corr., le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della Cedola N. 12 per il trimestre scadente il 31 di questo stesso mese in L. 15 oro, per le Obbligazioni tipo oro, ed in L. 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta.

a **Firenze**
» **Genova**
» **Torino**
» **Roma** } la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» idem la Banca Generale.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Neuchatel** » Pury e C.

N.B. Il pagamento a Ginevra e a Neuchatel delle L. 15 in moneta legale italiana per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e Comp. e Pury e Comp.

Genova, 28 *marzo* 1881.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE
CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.
Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.
Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XXII.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° aprile 1881. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1881 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.

Dal 1° luglio 1881 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
28	136	140	5199	25991	25995	9640	48196	48200
53	261	265	5281	26401	26405	9704	48516	48520
160	796	800	5285	26421	26425	9867	49331	49335
172	856	860	5321	26601	26605	10000	41996	50000
294	1966	1970	5333	26661	26665	10032	50156	50160
416	2076	2080	5417	27081	27085	10050	50246	50250
516	2576	2580	5444	27216	27220	10143	50711	50715
859	4291	4295	5451	27251	27255	10217	51081	51085
865	4321	4325	5468	27336	27340	10315	51571	51575
1058	5286	5290	5493	27461	27465	10340	51696	51700
1070	5346	5350	5720	28596	28600	10347	51731	51735
1146	5726	5730	5754	28766	28770	10418	52086	52090
1192	5956	5960	5824	29116	29120	10640	53196	53200
1202	6006	6010	5993	29961	29965	10841	54200	54205
1343	6711	6715	6122	30606	30610	10982	54906	54910
1473	7361	7365	6136	30676	30680	11216	56076	56080
1566	7826	7830	6425	32121	32125	11253	56261	56265
1630	8146	8150	6449	32241	32245	11382	56906	56910
1640	8196	8200	6499	32491	32495	11398	56986	56990
1664	8316	8320	6552	32756	32760	11562	57806	57810
1682	8406	8410	6711	33551	33555	11566	57826	57830
1734	8666	8670	7001	35001	35005	11605	58021	58025
1883	9411	9415	7003	35011	35015	11809	59041	59045
2070	10346	10350	7038	35186	35190	11918	59586	59590
2231	11151	11155	7079	35391	35395	11991	59951	59955
2285	11421	11425	7165	35821	35825	12002	60006	60010
2356	11776	11780	7252	36256	36260	12018	60086	60090
2381	11901	11905	7262	36306	36310	12084	60416	60420
2409	12041	12045	7302	36506	36510	12788	63936	63940
2437	12181	12185	7481	37401	37405	12807	64031	64035
2453	12261	12265	7555	37771	37775	12970	64846	64850
2537	12681	12685	7629	38141	38145			
2548	12736	12740	7833	39161	39165			
2587	12931	12935	7876	39376	39380			
3134	15666	15670	7923	39611	39615			
3167	15831	15835	8025	40121	40125			
3198	15986	15990	8203	41011	41015			
3279	16391	16395	8242	41206	41210			
3312	16556	16560	8307	41531	41535			
3355	16771	16775	8326	41626	41630			
3499	17491	17495	8358	41786	41790			
3555	17771	17775	8395	41971	41975			
3649	18241	18245	8407	42031	42035			
3985	19921	19925	8524	42616	42620			
4240	21196	21200	8618	43086	43090			
4363	21811	21815	8659	43291	43295			
4659	23291	23295	8702	43506	43510			
4821	24101	24105	8758	43786	43790			
4908	24536	24540	8814	44066	44070			
4979	24891	24895	8840	44196	44200			
5074	25366	25370	9024	45116	45120			
5145	25721	25725	9429	47141	47145			
5160	25796	25800	9526	47626	47630			
5190	25946	25950	9590	47946	47950			

Titoli unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65116	65120	91681	91685	112441	112445
65141	65145	92691	92695	112481	112485
65316	65320	93671	93675	112531	112535
65336	65340	94006	94010	112756	112760
65706	65710	94011	94015	112761	112765
65731	65735	94996	95000	113356	113360
65946	65950	95151	95155	113611	113615
66666	66670	95216	95220	114626	114630
66721	66725	95696	95700	114786	114790
66831	66835	95896	95900	115745	115750
68096	68100	96081	96086	116616	116620
68781	68785	97281	97285	116721	116725
68911	68915	97771	97775	116811	116815
69471	69475	97816	97820	116941	116945
69861	69865	97966	97970	118336	118340
70166	70170	98106	98110	119071	119075
70231	70235	99061	99065	119176	119180
70731	70735	99581	99585	119261	119265
70956	70960	99676	99680	119426	119430
71036	71040	99851	99855	120041	120045
72066	72070	99856	99860	120336	120340
73636	73640	100316	100320	120481	120485
73916	73920	100616	100620	120506	120510
74496	74500	101051	101055	120656	120660
75431	75435	101361	101365	120971	120975
75671	75675	101701	101705	121011	121015
75911	75915	102391	102395	121781	121785
76416	76420	102756	102760	122571	122575
77491	77495	103066	103070	122581	122585
78856	78860	103656	103660	122591	122595
78931	78935	104696	104700	123076	123080
79306	79310	105296	105300	123191	123195
80231	80235	105691	105695	123256	123260
82101	82105	105706	105710	123496	123600
82141	82145	105876	105880	124101	124105
83266	83270	105961	105965	124471	124475
83861	83865	106021	106025	124826	124830
84041	84045	106171	106175	125366	125370
84256	84260	106226	106230	125376	125380
84741	84745	106551	106555	125861	125865
85086	85090	106776	106780	126391	126395
85931	85935	106896	106900	126726	126730
86181	86185	107421	107425	127171	127175
86391	86395	107756	107760	128421	127425
86846	86850	108291	108295	127976	127980
88006	88010	108401	108405	128611	128615
88166	88170	108661	108665	128781	128785
89191	89195	109011	109015	129401	129405
89406	89410	109836	109840	129421	129425
89566	89570	110241	110245	130181	130185
89701	89705	110316	100320	130326	130330
89896	89900	110461	110465	130356	130360
90911	90915	110481	110885	130531	130535
91176	91180	110736	110740		

Firenze, il 1° aprile 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 13 Aprile 1881. N.° 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MEMORIALE

DELLE TRE PRINCIPALI AMMINISTRAZIONI

DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

SUL PROGETTO DEFINITIVO

DEL NUOVO CODICE DI COMMERCIO ITALIANO

Già più volte abbiamo intrattenuto i nostri lettori su questo importante elaborato, relativo specialmente al Titolo XIII: *Del contratto di trasporto*, del nuovo Codice di commercio; ed oggi, come promettemmo nel precedente numero, ci accingiamo a riprodurlo integralmente, riportando in fine anche il citato Titolo del Codice.

Con ciò crediamo di far cosa gradita ed interessante, non solo ai legali, ma a tutti gli studiosi dell'esercizio delle ferrovie, poichè trattasi della base fondamentale della legislazione in una materia di tanto rilievo.

Per lo stesso motivo siamo certi d'interpretare l'intendimento delle Amministrazioni delle Strade ferrate, le quali non perorarono *pro domo sua*, ma pel pubblico interesse, non desiderando altro che, mentre ancora si è in tempo, tale discussione abbia luogo in modo amplissimo. Faranno perciò cosa utile gli altri periodici italiani, specialmente i giuridici, nel cooperare a tale pubblicazione.

Ciò premesso, ecco il *Memoriale:*

Allorquando il Governo italiano pensava alla riforma del Codice di commercio, ed il progetto preliminare ne veniva pubblicato a Firenze nel 1873, non furono sentite le osservazioni delle Amministrazioni delle Strade ferrate, le quali sole, forse, vennero lasciate in disparte (1). E siffatta lacuna passò successivamente inavvertita, talchè ora la progetto, approvato dal Senato del Regno, già venne presentato alla Camera dei deputati.

Però, chi ponga mente alla situazione parlamentare d'allora, alle condizioni delle grandi Amministrazioni delle ferrovie italiane ed ai criterii dai quali erano guidati gli uomini del Governo, e che più tardi si tradussero in atto, non difficilmente potrà persuadersi come, anzichè di una dimenticanza, si trattasse di un deliberato proposito, prevalendo il sistema del rigore verso le Società di strade ferrate e di premunirsi contro il diritto speciale dei loro regolamenti, che si consideravano come una usurpazione contro il diritto comune per avvantaggiare un monopolio Ciò spiegava, a chiarissime note, lo stesso art. 467 di que progetto, dichiarante nulle e di nessun effetto, se anch fossero permesse da regolamenti generali o particolari tutte le stipulazioni che escludano o limitino « a favor delle Ferrovie » l'applicazione degli articoli che trattano essenzialmente della responsabilità del vettore; talchè, mentre il vetturale ordinario sarebbe facoltizzato (e con qual diritto ed a che titolo?) a limitare a suo talento la propria responsabilità, pattuendo clausole ancor più onerose di quelle delle Strade ferrate, e senza nemmeno la guarentigia che queste offrono di un Regolamento approvato dal Governo, si verrebbe invece a creare un diritto tutto singolare in odio delle sole Ferrovie. E ciò perchè? Perchè, si risponde, le Ferrovie hanno un monopolio. Ma se questo monopolio da una parte è attivo, non è forse d'altra parte passivo, cioè, in certo qual modo, un monopolio pel pubblico, in quanto implica la onerosissima condizione della « obbligatorietà » dei trasporti? Ciò bene aveva compreso la Sotto-Commissione pel progetto di Codice di commercio, composta degli egregi giureconsulti Orsini, Spantigati ed Ottolenghi, la quale aveva proposto che l'articolo dovesse finire colla dichiarazione: *salvo in quanto non sia diversamente provveduto da leggi speciali.*

Ma, cionondimeno, l'articolo venne mantenuto pressochè inalterato, modificando soltanto la troppo accentuata espres-

(1) La circolare del guardasigilli Vigliani, relativa al « Progetto preliminare », accennava alla comunicazione che ne veniva data soltanto « alla Magistratura, alle Camere di commercio ed ai dotti ».

sione: « le disposizioni che escludano o limitino *a favore* delle Ferrovie », in quella più generica « che escludano o limitino *nei trasporti per ferrovie* », e spiegando più chiaramente come la comminatoria di nullità avesse solranto di mira quelle disposizioni degli articoli menzionati, che statuiscono sulle obbligazioni e sulla responsabilità del vettore (1).

Nè che il progetto abbia così mantenuto il suo carattere primitivo è da far meraviglia, tenuto conto, come già si notò, del concetto che ne informava la compilazione fin dalla sua origine. Ora però, riconosciuta la obblivione in cui erano state lasciate le Amministrazioni delle Strade ferrate, il Ministero dei lavori pubblici fu sollecito ad ino vitarle a formulare il loro avviso in una Memoria, ch- avrebbe preso tosto in considerazione ed appoggiata presse il Ministero di grazia e giustizia. Non ignorano le Amo ministrazioni che il grave argomento già aveva format- oggetto di rimarchi da parte di persone competenti (2); ma esse apprezzano tutta la importanza ed utilità della proposta loro fatta, epperciò si fanno di buon grado a corrispondervi, spiacenti soltanto che la ristrettezza del tempo loro non permetta di trattare la materia con quell'ampiezza e maturità che sarebbero desiderabili.

Prima però di addentrarsi nell'esame delle più salienti disposizioni del progetto, le Amministrazioni non possono a meno di domandarsi, se veramente sia utile ed opportuno e già sia giunto il momento di codificare in Italia le regole dei trasporti sulle Strade ferrate, ovvero se non sia piuttosto da preferire una legge speciale, oppure anche di mantenere transitoriamente in vigore il sistema dei Regolamenti particolari, coi quali fu provvisto e si va provvedendo ai molti rami di questa vastissima materia.

Le Amministrazioni non esitano a pronunciarsi per una legge unica speciale, che tratti la intera materia delle Strade ferrate, e così, cominciando dalla concessione, discenda fino alle condizioni generali dei trasporti, comprendendo tutte le varie e nuove specie di ferrovie e servizii affini, le modalità d'esercizio, ossia un Capitolato normale come vige in Francia (3), nonchè le norme sulla sorveglianza e controllo governativo e sulla polizia e sicurezza, ed infine anche le condizioni principali della tariffazione e dei servizii cumulativi, sia interni che internazionali, abbandonando ai regolamenti o alla sanzione, secondo i casi, del Potere esecutivo, unicamente l'indispensabile per l'esecuzione della legge, e quei provvedimenti che, dipendendo da circostanze variabili, sono di loro natura oscillanti, come i termini di resa, modificazioni di tariffa, servizii speciali e simili. Una legge di tal fatta, o che quantomeno, come in Svizzera (4), regolasse tutta la materia dei trasporti per Strade ferrate, attualmente disseminata in disformi ed incompleti regolamenti, sarebbe certamente di grande vantaggio e toglierebbe molte incertezze pel pubblico e per le Amministrazioni.

Ma un così grave provvedimento sarebbe egli consigliato nelle circostanze attuali, mentre l'esercizio e l'industria ferroviaria non hanno ancor preso in Italia uno stabile assetto, mentre si attende una risoluzione definitiva del problema, che richiederà tempo ed esperienza; mentre assistiamo intanto ad una parziale, ma grande trasformazione del sistema ferroviario mediante le Strade ferrate a sistema ridotto ed i tramvia, e sono in corso speciali e forse transitorii provvedimenti legislativi al riguardo; mentre infine pende l'esame dei Governi d'Europa sul progetto di Convenzione internazionale pei trasporti delle merci sulle Strade ferrate, che potrebbe, forse fra non molto tempo, diventare un vero Codice internazionale dei trasporti?

Ora, se tali e tante sono le difficoltà per avere ora una legge unica per tutte le svariate categorie di Strade ferrate, limitatamente anche alle sole condizioni dei trasporti, che si avrà a dire di un Codice, il quale, immobilizzando questo ramo importantissimo di legislazione, non potrebbe a meno di contenere disposizioni, da una parte in numero eccessivo di fronte ai bisogni di modificazioni e di aggiunte che non tarderebbero a manifestarsi, e per altra parte scarse per regolare convenientemente l'ampia materia, sovrattutto quando si tratta di un Codice, che in sostanza finirebbe con esautorare i già tanto combattuti regolamenti ferroviarii, che il volgo qualifica come regolamenti privati o interni delle Strade ferrate? Quale sia stato l'apprezzamento di cotali regolamenti nella compilazione del progetto, lo dimostra la già accennata reiezione della proposta della Sotto-Commissione in senso tutto favorevole ai regolamenti, che aveva pure il voto dello Spantigati, altrettanto valente giureconsulto, quanto espertissimo delle cose delle Strade ferrate. È vero che tale proposta parlava soltanto di « leggi »; ma gli è evidente che con simile locuzione riferivasi a quelle leggi speciali, come quella sulle opere pubbliche, dondè, nonchè dall'art. 1633 del Codice civile, i regolamenti ferroviarii prendono radice, e ad ogni modo supponeva provvedimenti con leggi parziali, in attesa delle quali le disposizioni transitorie del Codice non avrebbero potuto a meno di mantenere in osservanza il diritto vigente. La proposta dava ai regolamenti l'indispensabile appoggio, non li demoliva.

In una situazione siffatta, par quindi non immeritevole di seria considerazione il quesito, se qualora si presenti troppo laboriosa ed immatura opera una legge speciale, nè si trovi di dovere essenzialmente modificare le disposizioni del progetto, che, come ci proponiamo di dimostrare, non corrispondono alle esigenze dell'esercizio ferroviario, non convenga almeno non turbare il diritto vigente, e dargli tempo di completarsi, giovandosi dell'esperienza, per poi, quanto prima sarà possibile, fissarlo in una legge o in un Codice, che allora soltanto sarebbero, in questa parte, opera veramente profittevole.

Ciò premesso, scendiamo brevemente all'esame delle principali disposizioni del progetto.

Gli articoli 386 e 387, seguendo il sistema dell'art. 81 del Codice attuale, ammettono la lettera di vettura all'ordine o al portatore, spiegandone anche maggiormente il valore e l'effetto giuridico. Di tale sistema le Amministrazioni non disconoscono, in teoria, la utilità: esso costituirebbe un desiderabile perfezionamento, agevolando le transazioni commerciali e semplificando, da parte delle Ferrovie, la consegna delle merci in arrivo; sennonchè, per quanto a noi consta, sebbene autorizzato da varii Codici, non fu ricevuto generalmente, nè venne sancito nei regolamenti delle Strade ferrate. Quale sia il concetto che hanno in simile materia le persone profondamente versate nel servizio ferroviario, lo insegna il già citato progetto di Convenzione internazionale, il quale non ammette che la lettera di vettura nominativa (1). E la ragione, per gli

---

(1) È utile il riferire i due articoli. L'art. 467 del Progetto preliminare è in questi termini: « Tutte le stipulazioni « che escludono o limitano *a favore* delle Ferrovie l'applica- « zione degli articoli (444, 446, 450, 452, 455, 457, 460, 465, « 466 p. p.) sono nulle e di nessun effetto, se anche fossero « permesse da regolamenti generali o particolari ». Quello invece 410 del Progetto definitivo dice: « Le stipulazioni, che « escludano o limitino, ne' trasporti per ferrovie, le obbliga- « zioni e le responsabilità stabilite negli articoli 389 a 391, « 396 a 399, 401, 402, 405 e 409, sono nulle e di nessun ef- « fetto, se anche fossero permesse da regolamenti generali o « particolari ».

(2) Vedi *Riassunto degli Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane — Trasporti dei viaggiatori e merci*. Roma, Tipografia Eredi Botta, 1880; Fascicolo V, al titolo: *Legislazione ferroviaria*. — Ed anche: *Trasporti su Strade ferrate. Considerazioni sul progetto di nuovo Codice di commercio*, dell'avv. Orazio Spanna, insegnante nella R. Università di Torino. Torino, Stamperia Reale G. B. Paravia e C., 1880. — Nonchè: VIDARI — *Corso di Diritto commerciale*, Vol. IV. Milano, editore Hoepli, 1880.

(3) Sancito in modo uniforme negli anni 1857, 1859 e 1863. — Vedi pag. 91, *Code annoté des Chemins de fer*, par E. Lamé-Fleuri. Paris, A. Chaix et C., 1872.

(4) Legge 20 marzo 1875, attualmente in vigore in tutta la Svizzera, susseguita dal Regolamento, pure sancito dal Consiglio Federale, 9 giugno 1876.

(1) *Projet d'une Convention internationale sur le transport des marchandises par Chemins de fer*, Berne 1878; — e pagina 245 degli Atti della Commissione d'inchiesta citati nella nota n. 2, pag. 4 del presente Memoriale.

uomini pratici, n'è ovvia; imperocchè il sistema della girata, o di altro titolo qualunque, facilmente negoziabile, trae necessariamente seco la conseguenza delle giacenze alle Stazioni di arrivo: ora è principio di capitale importanza, per un pronto e regolare andamento del servizio ferroviario, che dalle Stazioni e dal materiale da trasporto siano senza remora sgombrate le merci, non dovendo quelle, nè questo mai servire da magazzeni di deposito. Questo principio di pubblico interesse s'impone talmente, che anche la giurisprudenza dei tribunali (1), e soprattutto quella autorevolissima della Cassazione francese, l'ha sanzionato, mantenendo rigorosamente l'applicazione delle tasse di magazzinaggio per le soste, ed ordinando anche il deposito d'Ufficio in magazzeni pubblici, non appena le Stazioni soffrano ingombro. Ma, se le Ferrovie offrissero le loro Stazioni per deposito di merci negoziabili, ovvero anche ciò tollerassero, diverrebbero in breve, sovrattutto nelle piazze ove il commercio è più attivo, altrettanti emporii commerciali; nè gl'interessati sarebbero raffrenati dalle spese di sosta, potendo bene spesso essere lieve per loro tale sacrificio, di fronte ai vantaggi, talchè le Strade ferrate non avrebbero altro rimedio che di ridurre i termini per la presa di consegna in arrivo e considerevolmente aumentare i diritti di magazzinaggio. Insomma il supposto beneficio ridonderebbe a grave danno del traffico, a meno di non creare nelle Stazioni, come fecero quelle poche Ferrovie che trovarono conveniente tale speculazione, dei veri magazzeni generali. Ma in Italia le condizioni economiche generali, e quelle delle Amministrazioni di Strade ferrate in ispecie, non sono certamente ancor tali da persuadere a dare la preferenza a questo, fra i perfezionamenti da introdursi.

Lasciando anche in disparte altri inconvenienti, e forse non lievi, come la facilità di falsificazione e le incertezze in cui spesso verserebbero le Stazioni d'arrivo, noi crediamo aver sufficientemente giustificato il perchè le Ferrovie diano la preferenza al sistema della lettera di vettura nominativa, stabilito nei loro regolamenti (2). D'altra parte, sono così facili e pronti e gratuiti i mezzi dalle Ferrovie forniti ai mittenti per disporre in qualunque modo (come lo ammette anche l'art. 392 del progetto) della spedizione, finchè il destinatario non ne abbia effettuato lo svincolo, che non pare veramente franchi per ora la spesa di pensare ad innovare la pratica ferroviaria nella materia.

Pur tuttavia le Amministrazioni delle Strade ferrate, preoccupandosi della redazione dei due suaccennati articoli, credono di dover proporre: 1° Che, ai n. 2°, 3° e 4°, alle dizioni « residenza e luogo di destinazione » sia sostituita quella usata dall'art. 393 del Codice di Procedura civile, cioè: « casa in cui ha il domicilio: », essendo assai importante, nei rapporti del servizio delle strade ferrate, che le indicazioni delle lettere di vettura forniscano, di regola generale, il mezzo facile e pronto, sia per assicurare il recapito della spedizione al destinatario, sia per quelle comunicazioni, che per molteplici circostanze può essere urgente di fare allo speditore in corso di trasporto o di giacenza, in arrivo (1). — 2° Che al n. 5° venga aggiunta la indicazione, sempre essenziale, se il porto è « in assegnato o in affrancato ». — 3° Che il n. 6° sia tenorizzato in modo da escludere ogni dubbio che, per le Strade ferrate, possa intendersi convenuto altro termine di resa, se non quello che, come desumesi anche dal successivo articolo 293 del progetto, risulta dai regolamenti, e che nessuno, nè gli agenti locali, e nemmeno le stesse Amministrazioni, hanno diritto di alterare. — 4° Che sia prescritta nella lettera di vettura anche « l'indicazione dei documenti doganali, di cui all'articolo 388 », mentre, appunto perchè siffatti documenti devono essere rimessi al vettore (2) onde agisca quale mandatario del mittente, preme non poco vengano nel contratto di porto specificati, e ne sia data ricevuta, come d'ogni altro oggetto consegnato per la spedizione, anche onde il vettore non sia per avventura aggravato dalla Dogana e tenuto responsabile in proprio per irregolarità, che ponno essere imputabili al solo mittente. — 5° Che l'accenno fatto nel n. 7° alle altre disposizioni convenute fra le parti » sta bene pei casi comuni, ma non per le Ferrovie, relativamente alle quali le tariffe soltanto e le condizioni dei trasporti regolarmente approvate possono dare essenza al contratto di trasporto, e qualsiasi errore, inesattezza od arbitirio occorso nella loro applicazione, tanto da parte di agenti delle Ferrovie, quanto delle stesse Amministrazioni, vuole sempre essere riparato, mentre un diverso sistema equivarrebbe ad un dispari trattamento del pubblico in fatto di trasporti: disparità dalla legge formalmente vietata. Tale principio, suffragato da una costante giurisprudenza patria e straniera, sarebbe menomato allorquando fosse appena possibile la strana pretesa « che un Capo-stazione, o chi per esso, possa « stipulare vincolando l'Amministrazione, anzichè essere « semplice esecutore delle norme vigenti ». Acciò pertanto un sì dannoso ed illegale supposto non si faccia strada, converrebbe adottare una locuzione che elimini ogni dubbio, ed anche dichiarare che le lettere di vettura devono inoltre contenere tutte quelle altre maggiori indicazioni che sono richieste « dalla natura speciale dei varii servizii di trasporto », analogamente alla riserva fatta in fine dell'art. 9 della legge svizzera, onde così rimangano impregiudicati i regolamenti ferroviarii, e ne sia presupposta di pien diritto l'applicazione. Invece di una parziale dichiarazione in quest'articolo, meglio poi certo gioverebbe, come si noterà più innanzi, una generale disposizione in fine del Titolo, la quale facesse riferimento alle leggi e ai regolamenti speciali per tutto quanto il Codice non provvede. Questo riferimento forse, per via di esclusione, si desume dalla clausola finale dell'art. 410 ed altri del progetto, ma non dovrebbe apparire mediante una forma così odiosa per le Ferrovie.

Infine, rispetto alla parte ultima del sin qui esaminato art. 387, essa dichiara: che il mittente può indicare sè stesso come destinatario; che, quand'anche abbia indicato una persona diversa, può riservarsi nella lettera di vettura la facoltà di disporre delle cose spedite sino alla « consegna » di esse al destinatario indicato. Ma, quanto alla prima declaratoria, essa è perfettamente inutile, trattandosi di una facoltà ovvia e naturalissima; quanto alla seconda, non è che una duplicazione di quella fatta nel successivp art. 392, il quale riserva la disponibilità della spedizione allo speditore o al possessore della lettera di vettura, finchè il destinatario non abbia esperito il suo diritto. Tale ultima parte dell'articolo sarebbe a sopprimere, non valendo che ad ingenerare dubbi e contestazioni, mentre anche farebbe supporre che, senza una espressa riserva all'atto della spedizione, non possa il mittente esercitare il diritto che poi gli attribuisce l'art. 392. A questo dunque bastava

(1) Merita a questo riguardo, fra le varie sentenze, menzione una 18 febbraio 1879 della Pretura Pré di Genova in causa Morphy c. A. I., colla quale venne dichiarato giustamente percetto il diritto di magazzinaggio dalla Stazione di San Benigno per giacenza di una spedizione non potutasi esportare, perchè il lavoro nel porto era impedito da cattivo tempo. — La questione fu sostenuta con singolare impegno, nell'interesse di alcune Ditte, non per l'entità della somma, ma pel principio, che venne riconosciuto, essendosi la sentenza lasciata passare in giudicato.

(2) Nè diversamente intendono la cosa gli autori francesi... « Quelque graves que puissent être ces raisons (scrive Bédarride: *Des chemins de fer*. — Paris, Aix, 1876, tom. I; « pag. 442), nous ne saurions admettre les récépisés à ordre « ou au porteur. La loi spéciale, non moins que la nature « des choses, nous paraissent les exclure. Le destinataire n'est « légalement en retard de prendre livraison que vingt-quatre « heures après la mise à la poste de la lettre d'avis. Or, à « qui adresser cette lettre si le récépissé étant à ordre ou au « porteur, le destinataire est inconnu? Il faudra donc que la « Compagnie garde les marchandises en magasin en attendant « que ce destinataire daigne se presenter et sans pouvoir « exiger un droit de magasinage; qu'elle s'expose à voir ses « gares encombrées, puisque le camionnage d'office dans un « dépôt public n'est licite qu'après la mise en demeure du « destinataire, et qu'il n'est possible que par la designation « de la personne pour compte de qui la consignation est effectuée ».

(1) Bédarride, Opera citata, Vol. I, pag. 304 n. 239.

(2) Bédarride, Opera citata, Vol. I, pag. 309 nn. 324, 325.

fare riferimento, anche per eliminare equivoci sul valore giuridico della parola « consegna », come meglio si spiegherà discorrendo di detto ultimo articolo.

Nel tema della lettera di vettura, l'alinea ultimo dell'articolo 389 statuisce ancora, che le convenzioni non indicate nella lettera di vettura non hanno effetto contro il destinatario, e contro il possessore dell'esemplare della lettera di vettura all'ordine o al portatore, sottoscritta dal vettore. Ed una dichiarazione siffatta, tenorizzata in un articolo al quale l'articolo 410 non ammette derogà da parte di regolamenti, non può a meno d'impensierire le Amministrazioni di Strade ferrate; imperocchè tutti sanno che le lettere di porto vigenti e prescritte per le Ferrovie non ammettono, nè possono assolutamente ammettere convenzioni particolari; già lo si è osservato più sopra, a proposito del n. 7 dell'art. 387: le lettere di porto non contengono patti o convenzioni che in quanto queste possono risultare dalle tariffe e dai regolamenti, ai quali nella lettera di porto è fatto generico, espresso o tacito, riferimento di pien diritto: così, secondo la natura, quantità, volume, percorrenza, basi di tariffa, e simili, variano le modalità del trasporto, le garanzie, i prezzi. Ora non potranno gl'interessati, giovandosi del disposto di legge in esame, impugnare qualunque condizione non scritta nella lettera di porto? e ciò, con quali conseguenze gravissime non è chi non veda, stante le molteplici combinazioni, regolate sulle tariffe e condizioni dei trasporti, a cui di pien diritto dà luogo la richiesta di spedizione fatta dal mittente nella forma regolamentare. *(Continua)*

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 28 febbraio 1881.

In relazione al nostro numero del 9 marzo p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 99, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 28 febbraio 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di febbraio
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	7,342.20	6,941.10	14,283.30
Strozzo ... »	6,339.60	6,319.70	12,659.30
Escavazione completa e continua ... »	5,040.00	5,186.00	10,226.00
Muratura della vôlta »	6,980.70	7,097.30	14,078.00
Id. del piedritto Est »	4,953.00	5,338.50	10,291.50
Id. del piedritto Ov. »	5,364.00	5,741.70	11,105.70
Acquedotto ultimato »	4,807.00	5,504.00	10,311.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	4,807.00	5,067.60	9,874.60
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,333	1,760	3,093
Id. massimo id. »	1,475	1,914	3,389
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	26,789,790	25,768,940	52,558,730

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di febbraio, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto febbr.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	699.870	73
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.066.400	82
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,428.930	84
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	245.680	76
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	437.740	79
Totale	158.712	4,827.450	3.878.620	80
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	51,530	34.750	67
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	66.240	71
Airolo-Biasca	45.838	79.510	66.560	84
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	26.860	77
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	19.910	52
Totale	158.712	297.040	214.320	72

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	Galleria di direzione: Situazione alla fine di febbraio	Galleria di direzione: p. 0/0	Strozzo: Situazione alla fine di febbraio	Strozzo: p. 0/0	Volta: Situazione alla fine di febbraio	Volta: p. 0/0	Piedritti (3): Situazione alla fine di febbraio	Piedritti (3): p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,485.50	—	—	5,291	96	4,342	—	9,332	—
Fluelen-Goeschenen	7,276.70	7,132 (2)	93	6,343	87	3,862	—	4,336	—
Airolo-Biasca	8,079.70	7,323 (2)	95	5,605	69	1,676	—	2,872	—
Giubiasco-Lugano	3,222.20	2,737	87	1,664	52	993	—	2,012	—
Totale	24,064.10	17,192	93	18,903	79	10,873	—	18,552	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — A terminare l'escavo completo dei tunnel di questa sezione, non resta che aprire 40 m. di strozzo nel tunnel di Axenberg, e 124 m. nel piccolo tunnel di Sulzeck.

Fluelen-Göschenen — Nel tunnel di Pfaffensprung, la roccia varia molto di durezza: essa rimane secca in generale. La temperatura alla fronte del taglio era in febbraio di 20° C. all'attacco inferiore, e di 15° C. all'attacco superiore.

Le murature dei piccoli tunnel rimasero sospese.

Airolo-Biasca — Dal principio dell'anno, le gallerie di direzione dei due tunnel di Freggio e di Travi fecero progressi molto più considerevoli che in passato, e potranno senza dubbio essere terminate in aprile (*). Quelle dei tunnel di Prato e Piano-Tondo non lo saranno che entro maggio o giugno. All'attacco superiore del tunnel di Piano-Tondo il lavoro venne ripreso a mano il 17 febbraio, con 3 mute d'operaj al giorno. All'attacco inferiore, lo sgombero è incagliato dalla insufficienza dei trasporti. Sorgenti abbastanza forti vennero aperte agli attacchi inferiori dei tunnel di Piano-Tondo e di Travi.

La muratura della vôlta è in ritardo in tutti i tunnel elicoidali, fuorchè in quello di Prato.

Giubiasco-Lugano — Nel tunnel del Ceneri, l'avanzamento della galleria di direzione, dal lato Nord, pervenne a m. 3.73 al giorno, dedotto il tempo perduto. Alla metà di febbraio, il getto del Trodo è disceso a 33 litri al secondo, in guisa che, malgrado le due locomobili ausiliarie, non si potè far procedere che un solo compressore. La pressione media dell'aria, alla testata Nord del tunnel, era da 2 a 3 atmosfere soltanto, e si dovette provvisoriamente sospendere la perforazione meccanica del secondo attacco dello strozzo. Il traforo da un capo all'altro della galleria si compirà probabilmente verso la metà d'aprile.

Quanto alle murature, esse potranno essere riprese, essendo stato ratificato dalla Direzione il nuovo contratto conchiuso coll'Impresa.

(*) Come fu annunciato nel numero precedente, quella di Travi sarebbe stata interamente perforata la sera del 27 marzo p. p. (La Red.)

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di febbraio su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,172,600	7,557,000	68
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,229,700	14,526,400	65
Airolo-Biasca.............	»	23,697,400	14,154,700	61
Cadenazzo-Pino..	»	2,246,100	1,309,000	54
Giubiasco-Lugano.......	»	7,798,800	3,974,000	51
Totale	Fr.	67,144,600	41,521,100	62

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di febbraio risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen........	N.	504	833	1,337
Fluelen-Goeschenen........	»	1,240	493	1,733
Airolo-Biasca................	»	2,131	646	2,777
Cadenazzo-Pino..............	»	»	505	505
Giubiasco-Lugano..........	»	893	620	1,513
Totale	N.	4,768	3,097	7,865

Nostre Corrispondenze

ILLUMINAZIONE ELETTRICA SISTEMA BRUSH. (*)

Milano, 5 aprile.

Da qualche sera, nella casa n. 32 situata in questo sobborgo di San Gottardo, ha luogo l'illuminazione elettrica prodotta da una delle macchine dinamo-elettriche sistema Brush, sotto il cui nome da oltre quattro anni si costituì a New-York la Società « Anglo American Brush electric light Corporation », di cui è qui rappresentante il sig. James Shepherd.

È un successo completo: luce splendida, gradita alla vista pel suo colore quasi caldo, intensa e di una costanza assai rimarchevole.

Prodotta come è, la luce elettrica è destinata *sinora* all'illuminazione di grandi ambienti e di spazii molto estesi, nei quali l'attuazione di ogni altro sistema d'illuminazione conosciuto fin qui riescirebbe difficile ed incompleto, e richiederebbe una spesa rilevantissima d'impianto e di esercizio.

Il sistema Brush ha già cominciato in Inghilterra a soppiantare gli altri, ed ora a Parigi è talmente apprezzato, che si formò con ingenti capitali una Società, la quale sta per aprire una officina di costruzione di apparati Brush, capace di dar lavoro a 300 operaj.

La semplicità della macchina eccitatrice e delle lampade appalesa tosto le profonde cognizioni e l'eminente ingegno dell'autore: tutto è accuratamente studiato, e la macchina principalmente è di una perfezione assoluta.

Al pari delle locomotive, che sembrano tutte eguali fra loro, mentre ciascuna ha la sua specialità che la distingue dalle altre, le macchine dinamo-elettriche Brush rassomigliano a molte di altri autori, ma ne hanno diverse la forma e la costruzione dell'armatura, diversa la disposizione del campo magnetico, e diverse le congiunzioni.

L'armatura del modello che qui funziona, e sul quale sono costrutte altre macchine di maggiore potenza, è posta in mezzo a due grandi elettromagneti, ed è costituita da un anello di ferro con otto settori in rilievo, fra i quali sono avvolte otto spire di filo di rame isolato, messe in comunicazione a due a due, una dirimpetto all'altra, e coi loro estremi che vanno uno ad un polo e l'altro all'altro polo del commutatore a pettini. La detta armatura è montata su d'un albero orizzontale avente in una estremità l'anzidetto commutatore, e nell'altra una puleggia per imprimervi il moto.

Le elettromagneti, collocate una di fronte all'altra, presentano all'armatura indicata i loro nuclei coi poli omonimi determinati dalla disposizione data alle spirali, che le costituiscono e che passano successivamente dall'una all'altra elettromagnete, andando a terminare con un capo ad un polo, e coll'altro capo all'altro polo del commutatore succitato.

I poli omonimi dunque dell'armatura e delle elettromagneti vanno dal commutatore a due morsetti, da uno dei quali parte il filo di linea, su cui si trovano le lampade intercalate a catena, e ritorna all'altro morsetto, formando il così detto *circuito chiuso*.

Descritta così succintamente la macchina colla disposizione delle comunicazioni del sistema Brush, esaminiamo ora come essa si comporta nel suo funzionamento, e quale sia la sua produzione d'energia elettrica, allorchè è sollecitata dal moto di rotazione.

L'armatura colla rotazione o accosta o allontana i suoi settori precedentemente nominati ai nuclei delle elettro-

(*) Sullo stesso argomento della illuminazione elettrica, di cui ora attivamente si occupano gli scienziati ed i tecnici, abbiamo ricevuto contemporaneamente da Parigi una interessante corrispondenza dell'egregio ing. Stefanini, che pubblicheremo con piacere nel prossimo numero. (La Red.)

magneti: nel primo caso, ha luogo nelle spirali di queste una corrente indotta, che determina nei nuclei i poli omonimi a quelli dei settori e quindi esercitanti delle forze ripulsive; nel secondo caso invece, la corrente indotta delle spirali provoca nei nuclei una polarizzazione contraria a quella dei settori, dando luogo a delle forze attrattive. Nell'egual modo si sviluppano le forze di attrazione e di ripulsione dalle correnti d'induzione giranti nelle spirali dell'armatura, secondo che i settori si allontanano o si avvicinano ai nuclei delle elettromagneti.

Da ciò si riconosce che colla disposizione data alla macchina Brush, l'armatura e le elettromagneti si esercitano reciprocamente un'azione sì potente e costante, da poter dimostrare che con altri sistemi non è possibile ottenere un'energia elettrica maggiore.

In fatto poi di luce, quella emessa dai carboni Brush è calma, bianca come quella del sole, e le sue intermittenze sono appena avvertite.

I carboni sono confezionati con somma accuratezza, compressi a 200 tonnellate, e rivestiti da leggiero strato di rame, onde non abbiano a fendersi o spezzarsi, e possano facilirare il passaggio della corrente, oltrecchè offrire alla combustione i colori della maggiore rifrangibilità. Sono lunghi cent. 31, del diametro di un centimetro, e durano niente meno che otto ore.

Se si usano poi le lampade a due o a tre coppie di carboni, l'illuminazione viene protratta a 16 o a 24 ore consecutive, senza incomodo di chicchessia, essendo annesso alle lampade medesime un regolatore semplicissimo, che automaticamente accende una coppia di carboni, quando la precedente si sia consumata. In tal modo è stato opportunemente provveduto ai bisogni dell'industria.

Esaminando i carboni durante la combustione, si vede che quello inferiore prende una figura accuminata, la quale rimane quasi sempre a contatto della parte concava del carbone superiore: condizione assai favorevole, perchè si riduca al minimo la resistenza opposta alla corrente nel passare attraverso i carboni; e diffatti la macchina Brush, facendo 940 giri, alimentava in tutto il loro splendore sei lampade a due coppie di carboni, consumando quasi quattro cavalli-vapore di un locomobile sistema Ruston-Proctor.

Simili risultati non si sono mai raggiunti cogli altri sistemi; come la spesa d'impianto e di esercizio per una determinata quantità annuale di luce elettrica col sistema Brush ascende a L. 1410, mentre col Iablocohkoff importa L. 2930, e col Siemens L. 3725. Per lo che nell'Arsenale di Woolwich, ove l'Amministrazione è costituita delle più illustri personalità scientifiche dell'Inghilterra, si sostitui la Brush alla Siemens, come pure nel *Thonderer* e nell'*Inflexible* si hanno luci Brush della potenza sino a 40,000 candele, e fra breve tutto il Canale di Suez verrà rischiarato dalle luci Brush.

Colla luce elettrica si distinguono perfettamente i colori e gli oggetti che ci attorniana, è evitato il pericolo di esplosioni e di fuoco, e l'aria non si vizia, nè dal calore, nè da gaz. In America si hanno dei circuiti di 40 chilometri, e qui in Milano si pensa già a farne uno molto esteso per fornire la luce dal sobborgo San Gottardo agli Stabilimenti pubblici e privati della città.

Ing. Mantelli.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Possiamo annunciare che la Direzione della ferrovia Novara-Pino ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della linea di raccordo coll'accesso al Gottardo da Gallarate a Laveno: linea che non solo interessa tanto alle Provincie venete e lombarde, ed in modo speciale a quella di Milano, ma è un'arteria necessaria, indispensabile, per collegare il commercio dell'Europa centrale col porto di Brindisi.

Il progetto consta di 102 pezze d'appalto; e per eseguire celeremente le copie dell'ingente lavoro, occorse protrarre l'orario del personale sino al tocco dopo la mezzanotte.

Abbiamo avuto occasione di prendere alcuni appunti su tale progetto, compilato con quella coscienziosa accuratezza che si ebbe campo di riscontrare in tutti i lavori presentati da quella Direzione: e troviamo opportuno di pubblicare i dati principali che vi si riferiscono.

La linea da Gallarate a Laveno ha lo sviluppo di m. 30,787. Fino a S. Giano, e cioè sino alla progressiva 28,602, essa rimane indipendente; poi si unisce, e corre parallela alla Novara-Pino.

Le condizioni planimetriche sono:

Rettilinei m. 21,816.97 — Curve di raggio superiore a m. 1000, m, 5,090.97; da 750 a m. 1000, m. 1,079.77; da 450 a m. 700, m. 511.78; a m. 400, m. 102.51.

Le altimetriche sono:

Tratta in orizzontale m. 9,027.21; in pendenza fino al 2 p. 0|00 m. 6,140.00; dal 2.01 al 6 p. 0|00 m. 7,399.79, dal 6.01 al 7 p. 0|00 m. 2,000; dal 7 all'8 p. 0|00 m. 4,035.

La semplice ispezione di questi dati dimostra le buonissime condizioni di esercizio in cui dovrà trovarsi questa linea.

La tratta da Gallarate a S. Giano fu divisa in *due* tronchi: 1° Gallarate-Varano m. 15,000, dell'importo di L. 4,341.800; 2° Varano-S. Giano m. 13,602, importo L. 3,730,500. Il costo del secondo binario da S. Giano a Laveno è preventivato in L. 613,200; e così l'intera linea Gallarate-Laveno importerà la spesa di L. 8,685,500. I preventivi per l'appalto dei lavori, dai quali sono escluse le espropriazioni, l'armamento e le impalcature metalliche, importano rispettivamente pei due tronchi L. 3,405,600 e L. 2,752,000. Il costo delle impalcature metalliche ammonta complessivamente per tutta la linea a L. 66,700.

Constatiamo con piacere che con questo progetto l'operoso personale della linea Novara-Pino, alla cui Direzione trovasi l'egregio ing. Angelo Giambastiani, ha con lodevolissima sollecitudine compiuti tutti i lavori di studio ad esso affidati.

><

Nei giorni 5 e 6 del corrente mese si tennero in Milano le conferenze dei varii rappresentanti delle Amministrazioni interessate per concertare l'orario estivo sui laghi Maggiore, di Como e di Lecco, e sulle linee affluenti. Presiedeva il comm. Bussi, R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed erano presenti i signori: cav. Salivetto per l'Amministrazione delle poste; Confalonieri e Vismara per le Ferrovie dell'Alta Italia; Stager e Fanciola per le Poste svizzere; Burri per la Strada ferrata del Gottardo; Mangili per la navigazione del Lago Maggiore; e Pessina per la navigazione dei laghi di Como e di Lecco.

Trattavasi di stabilire di comune accordo le modificazioni da introdursi nell'orario estivo delle corse sui detti tre laghi, e delle ferrovie e diligenze svizzere ed italiane ivi affluenti, per le corrispondenze

nei punti di transito di Chiasso, Como, Colico, Lecco, Locarno ed Arona.

I suddetti signori si accordarono pienamente su di uno schema di orario, che fu sottoposto alla superiore approvazione, e che dovrebbe andare in vigore il 27 del corrente mese, per durare fino a tutto ottobre a. c.

><

A stabilire le norme generali, atte ad impedire i furti nelle merci e nei bagagli trasportati a mezzo della ferrovia, il giorno 19 corrente si terrà a Firenze una conferenza tra i delegati dei Ministeri dell'interno, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, ed i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali.

><

I signori comm. Biglia e Borgnini, cav. Frigo e Cambi tennero, la scorsa settimana, due conferenze a Firenze onde esaminare se il progetto di tariffa speciale per le derrate alimentari, già studiato dai delegati delle tre principali Amministrazioni, fosse suscettibile di ulteriori modificazioni. In tali conferenze fu convennto di portare alcune lievi modificazioni alla tariffa già proposta.

><

Sappiamo che il Commissariato tecnico per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, al cui parere fu sottoposto lo schema di Convenzione intervenuta fra l'Amministrazione delle stesse ferrovie e quella delle linee Milano-Saronno e Milano-Erba per l'uso comune della Stazione di Camnago, si è pronunziato per l'approvazione de ldetto schema.

><

Stamane, alla Stazione di P. N. in Torino, si fece un sopraluogo da parte di una Commissione composta dell'Ingegnere in capo di questo Municipio e dei Capi dei rispettivi Servizii ferroviarii, allo scopo di determinare la località per un cavalcavia da costruirsi attraverso la detta Stazione, per porre in diretta comunicazione i borghi di S. Salvario e di S. Secondo.

In seguito alla fatta visita, venne deciso che il detto cavalcavia si staccherà di fronte alla via Baretti dalla parte di S. Salvario, e raggiungerà la fronte della via Legnano dalla parte di S. Secondo. Il cavalcavia sarà metallico, e poserà sopra colonne pure metalliche, dell'altezza non minore di 5 m. La larghezza sarà di circa m. 4.50, in modo che possa servire ai pedoni, nonchè al passaggio dei carretti a mano, costruendovi all'uopo due rampe d'accesso per questi ultimi, oltre una gradinata pei primi.

Il Municipio di Torino, che si sobbarca alla spesa non lieve di questo nuovo ed utile mezzo di comunicazione tra i suddetti borghi, ora già popolatissimi, otterrà, senza dubbio, il plauso della cittadinanza, e specialmente di coloro che hanno ivi frequenti rapporti ed interessi.

><

Notizie che riceviamo all'ultimo momento da Locarno ci annunziano che avant'ieri, alle 8.30 ant., si è compiuta felicemente la perforazione del tunnel del Monteceneri.

Il fausto avvenimento fu salutato da 22 colpi di cannone, ed i palazzi del Governo e del Municipio vennero imbandierati.

><

Dalla Compagnia reale delle Strade ferrate Sarde è stato sottoposto all'approvazione governativa il progetto di sistemazione della Stazione di Cagliari. Il detto progetto consta delle seguenti parti:

1. Fabbricato passeggeri ed accessorii pel servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità; 2. Scalo merci a piccola velocità; 3. Depositi di materiali per conto di terzi; 4. Officine della trazione e deposito di locomotive; 5. Magazzeni per l'esercizio; 6. Cantieri della Manutenzione.

><

Ci scrivono da Cuneo:

Il Municipio di Boves ha fatto studiare dall'ingegnere cav. Bonelli un progetto per il primo tronco della ferrovia fra Cuneo e Ventimiglia. Ultimato il progetto, il Municipio stesso ha deliberato di trasmetterlo, col mezzo del Prefetto di Cuneo, al Ministero dei lavori pubblici, affinchè sia tenuto nel debito conto, allora quando saranno iniziati gli studii definitivi che il Governo sta per far eseguire per la linea predetta.

Il progetto dell'ing. Bonelli avrebbe lo scopo di dimostrare che la linea diretta per Boves, cioè sulla sponda destra del Gesso, mentre non pregiudicherebbe punto San Dalmazzo e le vallate di Stura e Gesso, sarebbe più sicura, più economica, ed avrebbe pendenze più miti che non il tracciato sulla sponda sinistra; non senza contare che col tracciato a sponda destra verrebbe dalla ferrovia toccato Boves, paese di 12,000 abitanti, ove esistono numerose officine, torcitoi di seta e di cotone, filande, cave, fornaci, ecc.

Il progetto dell'ing. Bonelli abbraccia il tronco compreso fra Cuneo e l'abitato di Robilante, della lunghezza di chilometri 15. La pendenza massima adottata è quella del 12 per mille; quella media risulta del 9,50 per mille. Il raggio minimo delle curve non scende mai al disotto di 400 m., eccezione fatta per la curva di entrata e per quella di uscita dalla Stazione, di Boves, per le quali il raggio è limitato a m. 200 — Il preventivo dei lavori è calcolato in L. 1,400,000, ossia in L. 95,000 al chilometro.

><

Il giorno 9 corrente ebbe luogo l'asta definitiva per l'appalto del tronco dal chilometro 15 + 950 al chil. 24 + 500, della linea Viterbo-Attigliano. — Non essendosi presentato alcun concorrente, l'appalto rimase definitivamente deliberato all'aggiudicatario provvisorio sig. Monico Francesco per la somma di lire 219,707.07, ossia col ribasso su quella di appalto di L. 26.46 per cento.

><

Dagli Ufficii tecnici incaricati degli studii delle nuove ferrovie complementari sono stati trasmessi al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti di appalto:

1. *Linea Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo* — Tronco Massalombarda-Lugo — Lunghezza m. 6,950; importo di appalto L. 190,000.

2. *Linea Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni* — Tronco Groppello-Garlasco — Lunghezza m. 5,470; importo di appalto L. 280,000.

3. *Linea Ivrea-Aosta.* — Tronco Verrès-Chambave — Lunghezza metri 16,800; importo di appalto lire 4,350,000.

4. *Linea S. Pietro-Seregno* — Tronco da Seregno

al fiume Lambro — Lunghezza m. 6,450; importo di appalto L. 220,000.

Di taluni di questi progetti ci furono gentilmente comunicati importanti dettagli, che per insufficienza di spazio siamo obbligati a rimandare al prossimo numero.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha annullato la gara pei lavori murarii della nuova linea di comunicazione fra Rivarolo e Sampierdarena, e ne ha affidata l'esecuzione, mediante trattative private, alla Ditta ing. Pietro Viani, col ribasso del 25.10 p. 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

In questi giorni verrà attivato un treno diretto diurno da Torino a Firenze e viceversa, per la via di Genova-Pisa-Empoli, in corrispondenza coi treni notturni per e da Roma delle Strade ferrate Romane.

><

L'articolo 124 del regolamento-tariffe in vigore sulle strade ferrate dell'Alta Italia limita assai la responsabilità della Amministrazione ferroviaria nel caso di merci consegnate per trasporto e andate smarrite. Contro questa limitazione hanno reclamato le Camere di commercio ed arti di Milano e di Cremona, le quali non trovano equo che la Ferrovia, quando succede smarrimento di merci, debba essere obbligata a rimborsare solo una quota poco significante per ogni chilogrammo di merce smarrita. Si vorrebbe che la responsabilità della Ferrovia fosse proporzionata alla qualità della merce.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha disposto che la Stazione di Sant'Arcangelo di Romagna venga ammessa alla corrispondenza pei biglietti di andata e ritorno con Forlì capo-luogo della provincia.

><

La detta Società ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici un nuovo articolo da sostituire all'articolo 76 del regolamento-tariffe attualmente in vigore, col quale si renderebbe obbligatorio l'uso delle note di spedizione e delle lettere di porto stampate e fornite dalla Società.

><

La Società stessa ha disposto che col giorno 15 del corrente mese venga attivato il servizio merci a piccola velocità sulla intera linea da Eboli a Metaponto.

Il nuovo orario per la linea da Napoli a Metaponto, a modificazione di quello attuato il 15 marzo p. p., andrà in vigore domani (14) — Col nuovo orario si farà il servizio dei viaggiatori coi treni merci N. 379 e 372.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia riceviamo, all'ultimo momento, comunicazione dell'Avviso-programma pegli esami di ammissione di nuovo personale amministrativo. Saranno 300 i candidati da prenotarsi per essere assunti in servizio di mano in mano che se ne verifichi il bisogno. Gli aspiranti dovranno produrre le loro domande al suddetto Consiglio d'amministrazione non più tardi del 31 maggio p. v.

Nel prossimo numero pubblicheremo le condizioni per tale concorso.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane, in sua adunanza del 17 corr. mese, ha ammessa la convenienza di accordare alla Ditta Cook e Gaz di Parigi un compenso per la vendita di biglietti all'estero, come viene praticato da altre Amministrazioni ferroviarie. Ha però trovato troppo elevata la chiesta provvisione del 3 p. 0[0, e l'ha perciò ridotta al 2 p. 0[0.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari di ferrovie:

Fu di avviso che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione al piano di regolamento del 2°. tronco, dal chilometro 8 al 18, della ferrovia Ascoli-San Benedetto. La lunghezza di questo tronco è di m. 10,000; l'importo dei lavori è preventivato in L. 533 500; delle quali, per opere da appaltare L. 419,000, per imprevisti lire 42,500, e per espropriazioni L. 72,000;

Ha ritenuto che, prima di pronunciarzi definitivamente sul progetto di concessione delle acque che defluiscono dalla bocca ovest della galleria di Biassa sulla ferrovia ligure, conchiuso fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e la Ditta Garrè, debba sentirsi il Municipio di Spezia, per sapere se, a condizioni uguali, volesse assumersi esso la concessione;

Ha avvisato che possa emanarsi, anche per gli effetti della pubblica utilità, il decreto di approvazione del progetto d'appalto dei lavori d'ampliamento del piazzale esterno della Stazione di Soverato, sulla linea Taranto-Reggio;

Ha espresso parere favorevole alla inapplicabilità della multa a carico di Francesco Morosoli, appaltatore di lavori di consolidamento all'argine Corona, tra Leouforte e Villarosa delle ferrovie Calabro-Sicule.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 al 9 aprile corrente, in materia ferroviaria.

Furono approvati i progetti relativi alla costruzione:

Di un ponte in muratura sul Tammaro nel chilometro 57 della ferrovia Benevento-Campobasso;

Di altro ponte in muratura sul torrente Saraceno nel chilometro 58 della detta ferrovia;

Di un ponte obliquo in muratura sul torrente Mortara nello stesso chilometro 58 della detta ferrovia;

Di altro ponte obliquo in muratura sul Tammaro nel chilometro 60 della ferrovia medesima;

Di un viadotto in muratura sul vallone Bernardo nel chilometro 51 della medesima;

Di altro viadotto in muratura sul viadotto Pignataro nel chilometro 55 della medesima;

E di un ponte in ferro sul Ticino presso Sesto Calende, ad uso della ferrovia Novara-Pino e della strada rotabile del Sempione.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, nella sua seduta del 7 corrente prendeva le seguenti deliberazioni:

1. Approvava la spesa di L. 11,120 per lavori di riparazione ai magazzini merci della Stazione di S. Severino;

2. Approvava la spesa di L. 32,707.34 per impianto di nuovi binarii nella Stazione di Roma;

3. Approvava lo acquisto di 24 locomotive per treni viaggiatori, comprese le sei già approvate il mese scorso;

4. Approvava finalmente l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, come: ghiaia, tela olona, carrioli scorrevoli, deviatoi, ferro in verghe, cerchioni d'acciaio e di ferro, e larice di Carinzia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Emissione di rendita consolidata pei lavori ferroviarii. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 24 marzo p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Veduto l'art. 5 della legge 24 dicembre 1880, n. 5804, approvativa dello Stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1881, col quale il Governo è autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviarii comtemplati dall'art. 28 della legge 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), tanta rendita consolidata 5 per cento quanta basti a ricavare la somma di 62 milioni di lire, necessaria per far fronte nel 1881 alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici, a termini dell'art. 24 della legge suddetta del 29 luglio 1879;

Ritenuto che nella ragione dei prezzi correnti del Consolidato 5 per cento, *con decorrenza di godimento dal 1° luglio* 1881, può determinarsi in lire 90,25 per ogni cinque lire di rendita il saggio di emissione della rendita da crearsi per il titolo suindicato con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1881, e che su questa base la medesima può essere stabilita in L. 3.435,000 cifra tonda;

Salvi gli effetti dell'accertamento finale;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per le finanze, incaricato dell'*interim* del Ministero del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. É autorizzata la iscrizione sul Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, dell'annua rendita di L. 3,435,000, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1881.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — In seguito alla diminuzione di L. 12.50 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 313,846.08, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 16 marzo u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli — Mortara — Cava Manara — Bressana — Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Cava Manara e Cava Carbonara, in provincia di Pavia, della lunghezza di metri 3516.80 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dei ferri d'armamento e meccanismi fissi), si procederà alle ore 10 antimerid. del 20 aprile corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 274,615.32, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con deposito in contanti od in altra modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 16,000 in numerario od in rendita D. P.; quella definitiva in L. 32,000 idem.

Ferrovia Novara-Varallo. — Alle ore 10 antimeridiane del 26 corrente, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso tra Fara e Romagnano Sesia, in provincia di Novara, della lunghezza di m. 11,096 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 389,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 14 dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 20,000 in numerario od in rendita D. P.; quella definitiva in L. 40,000 idem.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 26 corr., presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Treviso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno — Feltre — Treviso, compreso fra Biadene e Signoressa, in provincia di Treviso, della lunghezza di metri 7,247.47 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per Stazioni e caselli di guardia per la parte sopra terra, la fornitura e posa in opera dell'armamento della via e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 209,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 8 dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,000 in numerario od in rendita D. P.; quella definitiva in L. 21,000 idem.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Alle ore 10 antimeridiane del suddetto giorno 20, presso lo stesso Ministero e la Prefettura di Lucca, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura della Galleria de' Ceracci e suoi accessi lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, in provincia di Lucca, della lunghezza complessiva di m. 3664.33 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dell'armamento, dei meccanismi fissi e delle impalcature in ferro per ponti), per la presunta somma di L. 1,273,411.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 28 dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta i, concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000 in numerario od in rendita D. P.; quella definitiva in L. 114,000 idem.

Ferrovia Piani di Portis-Tolmezzo. — Scrivono dalla Carnia, 4, al *Giorn. di Udine*:

Domenica fu tenuta a Villa Santina un'assemblea dei rappresentanti di Comuni dei due Canali di Ampezzo e di Comeglians, per trattare sulla opportunità del prolungamento del tronco di ferrovia, che si ha in proposito di costruire da Piani di Portis a Tolmezzo, fino allo incontrarsi delle valli del Tagliamento, vale dire fino a Villa Santina.

Dopo lunga discussione, si votò un ordine del giorno, col quale, ritenuta di generale utilità anche per le valli del Tagliamento e del Degano l'apertura del tronco ferroviario dalla Stazione pella Carnia a Tolmezzo; e dopo stabilito di concorrere a facilitarne, per quanto è possibile, l'attuazione, si dichiarò opportuno ed utile per le valli stesse il prolungamento del tronco fino a Villa Santina, sempreché in tal guisa non si pregiudichi il conseguimento del primo tratto della linea; e si finì col nominare un Comitato allo scopo di studiare, oltrecchè l'utilità e l'op-

portunità dell'attuazione d'una tale idea, anche la possibilità dell'attuazione medesima, con incarico di riferirne all'Assemblea entro tre mesi.

Ferrovia Brescia-Crema-Lodi-Pavia. — Leggiamo nella *Prov. di Brescia*, dell'11:

Sappiamo essersi costituita una Compagnia per la costruzione della ferrovia ordinaria Brescia-Crema-Lodi-Pavia, elencata in quelle di quarta classe, sulla base del concorso dei sei decimi da parte del Governo, e di due soli decimi pagabili in 24 anni, e ripartibili fra le quattro Provincie interessate, Brescia, Cremona, Milano, Pavia. Il Comitato promotore sta facendo pratiche per ottenere dai Corpi interessati le relative deliberazioni, le quali sono ora sensibilmente facilitate dalla poca entità della spesa, che, per un'opera di tanta importanza, le suindicate Provincie andrebbero ad assumersi.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Il cav. Balladore, ingegnere-capo direttore degli studii per la ferrovia Ivrea-Aosta, ha presentato al Ministero il progetto di appalto del tronco Verrès-Chambave, che misura la lunghezza di circa 17 chilometri, ed importerà una spesa di circa 5 milioni di lire.

Il tracciato planimetrico, non ostante le difficoltà dei luoghi, non presenta curve di raggio inferiore a metri 400, e le pendenze non oltrepassano l'11 per 1000.

Il progetto comprende opere importanti, tra cui due ponti sulla Dora, a Verrès ed a Montjovet, tre viadotti, non che 14 gallerie, della complessiva lunghezza di circa 3000 metri.

Carbon fossile per le ferrovie. — Nella tornata dell'8 corr., l'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, presentò alla Camera un progetto di legge per la concessione di appalto per il trasporto di carbon fossile occorrente alle strade ferrate ed alla marineria da guerra.

Tramways in Milano. — Domenica mattina cominciava l'esercizio dei *tramways* a cavalli nell'interno della città di Milano. Per ora, esso si limita dalla piazza del Duomo al Corso Venezia, e viceversa. Il servizio procede regolarmente.

Tramways di Brescia. — Leggesi nella *Prov. di Brescia*, del 6:

In seguito al reclamo della nostra Deputazione provinciale contro il decreto ministeriale, che, autorizzando l'uso della locomotiva sulla linea Brescia-Orzinuovi, prescriveva una zona costante di metri cinque per la strada libera al transito ordinario, le curve non minori di m. 40, ed una larghezza di m. 6 negli abitati (condizioni che, diverse da quelle convenute dalla Provincia colla Società Belga, potevano rendere difficile l'attivazione delle guidovie per Gardone e Vobarno), il Ministero dei lavori pubblici, tenendo in massima fermo il proprio provvedimento nell'interesse della pubblica sicurezza, non ha escluso di ammettere, caso per caso, le opportune eccezioni, dietro rapporto della Commissione governativa, incaricata di verificare lo stato delle linee costrutte, e composta dell'ing. Direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia, e degli ingegneri-capi dei locali Ufficii tecnici governativo e provinciale.

Sappiamo poi che la Società Belga ha avvertito l'Amministrazione provinciale, che per il 14 corrente saranno compiuti i lavori della linea Brescia-Orzinuovi, cosicchè in detto giorno potrebbe aver luogo l'ispezione per parte della predetta Commissione governativa, onde aprire la linea stessa all'esercizio nel 16 successivo; e la Deputazione provinciale ha preso le occorrenti disposizioni, perchè tale ispezione segua quanto prima, ad affrettare le eventuali determinazioni eccezionali del Ministero dei lavori pubblici, e sia contemporanea ad altra di apposita Commissione da essa istituita per il collaudo dei lavori in relazione al Capitolato di concessione.

Tramways nella provincia di Torino — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 31 marzo p. p., mandò sottoporsi alle deliberazioni del Consiglio provinciale nella prossima sua sessione straordinaria, con parere favorevole, la domanda dell'ing. Corti, concessionario del *tramway* Torino-Orbassano-Piossasco, per prolungamento della linea sovra un tratto della strada provinciale Pinerolo-Susa.

Tramway Biella-Cossato. — Scrivono da Biella alla *Gazz. del Pop.*, del 10:

Fra breve comincieranno i lavori per il *tramway* Biella-Cossato, e saranno spinti colla massima attività. So da buona fonte che prima della fine del corrente anno si confida se ne potrà fare l'inaugurazione.

Si stanno pure facendo gli studii per la linea Biella-Mongrando-Cavaglià-Livorno, e vi stanno attendendo giovani di buona volontà e molto capaci, sotto la direzione del cav. ing. Faccio, competentissimo nella materia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.*, del 5:

Sulla proposta del sig. Siegfried, recentemente entrato in servizio come Capo dell'esercizio del Gottardo, la Direzione ha nominato: Aiutante dell'Ispettore in capo dell'esercizio il sig. Roberto Mugglin di Sursee, finora Ispettore della Stazione di Bellinzona; Ispettore delle linee meridionali Airolo-Biasca-Locarno, Cadenazzo-Pino e Giubiasco-Chiasso il sig. Al. Burri di Schwarzenberg, finora Ispettore dalla Stazione di Lugano; Ispettore dell'esercizio delle linee settentrionali Immensee-Göschenen-Airolo il sig. W. von Röder (e quindi non Ispettore generale dell'esercizio, come era stato precedentemente annunciato); a Capo-ufficio dell'Ispettore in capo dell'esercizio il sig. Giuseppe Gut, finora segretario contabile dell'esercizio in Lucerna.

— Il 27 marzo rimanevano ancora da forare nei gran tunnels della linee del Gottardo: 33.6 metri di quello del Pfaffensprung, compimento probabile al 15 aprile; 120 met. della galleria di Freggio, compimento probabile in maggio; di Prato 98 met., compimento probabile in maggio; di Piano Tondo 115 met., compimento in maggio.

— A quanto annuncia il *Bote der Urschweiz*, l'Impresa Revaillac, Bardol e Comp. terminerà il lavoro da essa assunto Brunnen-Fiora per il mese di agosto, e contano per allora di averne già fatta la consegna alla Direzione.

Ferrovie francesi. — È stata distribuita al Senato francese la relazione sopra una petizione in favore della costruzione di una ferrovia internazionale tra Calais e Brindisi pel Monte-Bianco. I petenti osservano che la linea del San-Gottardo si eseguisce rapidamente e minaccia di attirare a sè il transito del nord della Francia e d'una parte dei territorii belgi ed olandesi, finora riservato alla linea del Moncenisio, e ciò a danno dei porti di Boulogne, Calais e Dunkerque; e quindi domandano, come nuovo ed urgente passaggio verso l'Italia, il compimento immediato dei tronchi non ancora eseguiti della linea internazionale del Monte-Bianco, e l'apertura di un tunnel tra la valle di Chamonix e quella d'Aosta.

La Commissione ha esaminato attentamente la petizione; ma il suo rapporto, pure riconoscendo l'importanza dell'argomento, conchiude col raccomandare semplicemente la petizione al Governo, proponendone l'immediato rinvio ai Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e commercio, e degli affari esteri.

Il *Journal des trav. publ.*, riferendo l'accennata relazione, e riservandosi le sue osservazioni in proposito, soggiunge che « l'opinione delle persone più competenti pare fin d'ora assicurata a favore del traforo del Sempione, il cui passaggio difenderà, meglio di quello del Monte Bianco, gli interessi francesi contro il San Gottardo ».

— Annunciasi prossima l'attuazione di un nuovo treno celere da Parigi a Nizza, composto di soli vagoni-saloni. Questo nuovo treno partirà da Parigi la sera alle 7 ore, un po' prima del celere notturno attuale. Esso risparmierà, nel percorso tra Parigi e Marsiglia, qualche tempo nelle

fermate. La sua celerità sarà quella stessa del treno celere di giorno, che impropriamente si era detto *treno-lampo* (éclair); ma non sarà obbligato, come questo, a fermarsi un'ora per permettere ai viaggiatori di pranzare. La sua celerità da Marsiglia a Nizza sarà notevolmente aumentata, mercè la soppressione delle soggezioni imposte dal servizio di un solo binario tra Les Arcs e Cannes. Da tutte queste economie di tempo risulterà una diminuzione sensibilissima della lunghezza del viaggio, ed i viaggiatori, partiti da Parigi a sette ore di sera, giungeranno a Nizza poco dopo il mezzodì.

Le carrozze del detto treno saranno composte, come si è detto, di soli vagoni-salons di nuovo modello. Essi sono più comodi degli *Sleeping-cars* attuali, e sono riscaldati mediante un tubo di vapore circolante da un capo all'altro del treno, ed alimentato da una caldaia collocata in un furgone centrale. Si eviterà così la manipolazione degli scaldapiedi, tanto incomoda al viaggiatore, specialmente durante la notte.

— Il signor ingegnere L. Edoux di Parigi ha proposto un sistema di ferrovia di montagna, basato sull'applicazione di elevatori idraulici per far salire i vagoni ad un'altezza qualunque. Questo sistema è vantaggioso quando si dispone di una grande quantità d'acqua, ciò che accade assai di frequente nei terreni montuosi.

Il progetto in questione è stato fatto per istabilire una comunicazione fra Cauterets ed i bagni della Raillère, nei Pirenei. Cauterets è situato in una vallata stretta, a 900 metri d'altitudine. La Raillère, che possiede una sorgente sulfurea, è ad una distanza di 915 metri, ed ha una maggiore altezza di 125 metri.

Nel progetto del signor Edoux, l'altezza totale di 125 metri è divisa in cinque parti di 25 metri. Vi sono cinque circuiti posti ad intervalli di 40 metri circa, e ciascuno di essi racchiude un elevatore idraulico.

La sommità di ogni circuito si eleva un po' più della base di quello vicino, dimodochè i vagoni, arrivati in cima del circuito, lasciano lo elevatore idraulico, e girano sopra un piano inclinato, che li conduce a quello più prossimo. Ivi essi sono ripresi da un elevatore, e così di seguito fino alla cima del quinto circuito a 135 metri al di sopra di Cauterets, cioè a 10 metri al di sopra della Raillère. Si è utilizzata questa differenza di 10 metri per istabilire un piano inclinato che conduca i vagoni fino alla Raillère.

Per il ritorno si è stabilito un secondo piano inclinato, che riconduce i vagoni alla sommità del secondo circuito, non operandosi verticalmente la discesa che nei due primi circuti, i quali sono per conseguenza divisi in due compartimenti.

Notizie Diverse

Bonificazioni. — L'on. Romanin-Jacur venne incaricato di riferire sul progetto di legge per la bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi.

Coltivazione del tabacco. — Con R. Decreto del 20 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), controfirmato dai ministri Miceli, Magliani e Villa, sono assegnati altri sei premii, di lire 500 ciascuno, a favore dei primi sei agricoltori, che per iscopo di esperimento avranno ottenuta licenza di coltivare tabacco in una superficie non minore di un ettaro.

Il premio di lire 3000, fissato coll'art. 1° del R. Decreto 22 gennaio scorso è soppresso, e la somma rimane destinata per i sei premii di cui sopra.

Concorso per rimboschimento. — Con Decreto del 28 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr). del Ministro di agricoltura, industria e commercio, è istituito un concorso a premii pel rimboschimento di terreni montuosi, situati tra i torrenti Calopinace e Nunziata in provincia di Reggio Calabria.

I premii consisteranno in lire 125 per ciascun ettaro rimboschito, se i proprietarii provvederanno a proprio conto le pianticelle occorrenti; ed in lire 50, parimente per ettaro, se le pianticelle stesse saranno provviste dal Ministero di agricoltura.

Le dimande per concorrere ai premii dovranno essere inviate al Comitato forestale provinciale non più tardi del 31 maggio di ciascun anno, per un periodo di un triennio, ossia fino al 31 maggio dell'anno 1883.

Servizio postale. — L'on. Maurigi venne eletto relatore della Commissione sui progetti di legge: Convenzione dell'Unione universale delle poste sottoscritta a Parigi il 3 novembre 1880 per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore; ed attuazione di tale servizio nell'interno del regno.

I telefoni. — Leggesi nel *Diritto* del 7 corr:

Il Ministro dei lavori pubblici, con decreto del 1° aprile, ha approvato un Capitolato normale per concessioni provvisorie del servizio telefonico nell'interno delle città e sobborghi, autorizzando la Direzione generale dei telegrafi a consentire, in base al medesimo, l'impianto degli Ufficii, dove e nel numero che fossero richiesti.

— E nel *Diritto* dell'8:

Sappiamo che Roma sarà la prima città d'Italia, nella quale sarà messo a disposizione del pubblico il servizio dei telefoni.

Il Ministero dei lavori pubblici firmò oggi l'atto di concessione, che accorda al conte Marescalchi la facoltà di mettere una rete telefonica in Roma, Napoli, Milano, Genova e Torino.

Da oltre tre mesi, il suddetto signor conte ha, in forma di esperimento, messo in comunicazione telefonica i Ministeri dell'interno, degli esteri, dei lavori pubblici e delle finanze colla Presidenza della Camera dei deputati. Questa piccola rete funziona egregiamente, e dà quotidianamente brillanti risultati.

Il conte Marescalchi, intende impiantare immediatamente il servizio nelle nominate cinque città.

— Sappiamo infatti che anche a Torino si stanno facendo le opportune pratiche per la sollecita attuazione del detto servizio telefonico.

Telegrafia elettro-autografica. — Leggesi nel *Journal des Débats* del 31 marzo, che i giornali di Saône-et-Loire annunziano, un impiegato telegrafico di Mâcon avere testè scoperto un sistema di telegrafia elettro-autografica, mediante il quale si potrebbe riprodurre la scrittura, i disegni e le note musicali nella stessa dimensione, nonchè ridotta od amplificata a piacimento, in modo rapidissimo.

La Commissione di perfezionamento istituita presso il Ministero dei lavori pubblici ha deliberato che alla prossima Esposizione di elettricità venga esperimentato questo nuovo sistema.

Decessi. — Il 5 corr. cessò di vivere in Firenze il distinto architetto cav. prof. Telemaco Bonajuti, fra le cui opere pregevolissimo basta citare soltanto il Politeama Fiorentino ed il palazzo Corsi in via Tornabuoni. Il prof. Bonajuti aveva 80 anni.

— A Brescia moriva il cav. De Grandis, ingegnere-capo di quella provincia e patriota che prese parte attivissima nel 1848-49 alla memoranda difesa di Venezia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non diedero luogo nella scorsa settimana che a scarse transazioni, ma in compenso non ebbero che danno lieve dal ribasso che colpì ogni altro valore.

Le Azioni della Società delle Meridionali, tenute a principio sul 475, non perdettero che 3 lire; le Obbligazioni da 280 scesero a 279. Invariati i Boni a 543.

Le Sarde, della serie A, *ex coupon* quotate a 277.50; la serie B a 280.50; le nuove a 379.

Le Azioni Ferrovie Romane a 140.50.

Le Meridionali austriache si tennero a 287.50 e a 288; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 286.50, godimento 1° aprile; 2ª emissione, 286.25. Le Centrali toscane a 462; le Pontebbane a 449.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 252.50; le Obbligazioni a 285 e 280. Le Vittorio Emanuele, emissione 1863, a 389. Le Azioni Ferrovie Romane a 140; le Obbligazioni a 372.

CONVOCAZIONI

Società generale delle Torbiere italiane. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corr. in Torino, sede sociale (via Ospedale, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio del 1880, approvazione del relativo bilancio, e nomina di amministratori uscenti d'ufficio.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 maggio p. v. in Roma, sede sociale (via Due Macelli, 31). per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio del 1880 e riparto d'utili, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Roma, sede sociale (via Due Macelli, 79), per la presentazione del bilancio 1880, e per la nomina di due amministratori.

Ferrovia Torino Pinerolo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 3 maggio p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio, per approvazione della Convenzione e Capitolato pel prolungamento della ferrovia sociale da Pinerolo a Torre-Pellice, per aumento del capitale e modificazioni allo statuto sociale, per surrogazione di 3 consiglieri uscenti ed estrazione a sorte di 46 azioni.

VERSAMENTI

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Gli azionisti sono invitati al pagamento del 4° decimo pel 30 aprile corr., del 5° pel 15 maggio, del 6° pel 31 maggio, e del 7° pel 15 giugno a. c. I pagamenti si fanno presso la Banca popolare di Torino, la Banca popolare agricola di Savigliano, e la Banca Dellaye di Bruxelles.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un forte di sbarramento del passo di Tenda a Colle-Alto, e di un baraccamento per 1000 uomini sul Colle di Tenda, pel complessivo importo di L. 1,100,000. Lavori da eseguire, i primi in giorni 400, i secondi in giorni 300 dalla consegna. Deposito cauzionale L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, compreso tra il confine colla provincia di Arezzo e quella di Pesaro, della lunghezza di m. 16,587.35, per la presunta annua somma di L. 10,900. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2500 in numerario; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Massa e Carrara, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione dei seguenti due tronchi della strada provinciale Castelnuovo-Fivizzano: 1° fra Metra e la Madonna di Pugliano, per il presunto importo di L. 36,037.22; 2° fra la Madonna di Pugliano ed il torrente Aulella, per il presunto importo di L. 56,592.99, importi ribassati del 5 0[0 offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto delle opere di fabbrica di arginazione e palificazione del ponte metallico sul fiume Mesima, per il presunto importo di lire 275,801. Deposito cauzionale L. 10,000.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Massa e Carrara, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada che dalla provinciale presso il Ghiro a Viano mette al villaggio di Bardine, passando per San Terenzo nel Comune di Fivizzano, della lunghezza di m. 2235. in diminuzione della somma di L. 47,338.18, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle 2 pom. dello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di acquedotti murali, con posa di bocchette e chiusini in alcune vie e piazze della città, e dell'apertura di una nuova via tra il civico magazzino detto delle Fontane ed i Forni, sul prezzo di L. 44,930.50 pel 1° lotto, e di L. 44,691.50 pel 2°, così ridotti pei ribassi già offerti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle 2 pom. del 23, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione ordinaria del suolo dei viali, corsi e passeggi della città, su l'annuo canone di L. 38,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° luglio 1881 al 31 dicembre 1886. Condizioni d'asta e Capitolato visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 25 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Benevento, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica, compreso fra la Stazione ferroviaria di Solopaca ed il Ponte Principe, della lunghezza di m. 39,635, in diminuzione dell'annua somma di L. 15,921.25. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 500 tonn. di litantrace grasso, per il presunto importo di L. 25,000. Consegna in due rate, cioè tonn. 250 nei primi 30 giorni, e 250 nei successivi giorni 30. Deposito cauzionale L. 2500.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà l'asta per l'appalto della fornitura di 400 tonn. di litantarce magro, per il presunto importo di L. 20,000. Consegna in due rate: cioè tonn. 200 nei primi 30 giorni, e 200 in altri 30 giorni. Deposito cauzionale L. 2000.

— Il 27 detto mese, presso il Consorzio di Via-Cupa in Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dei due tronchi a mare degli scoli Via-Cupa e Valtorto, per il presunto importo di L. 41,755.46. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 1700; cauzione definitiva mediante fidejussione di persona accetta all'Amministrazione consorziale.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'impianto di un fabbricato ad uso di Collegio militare in Messina, sul prezzo di L. 652,469.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 69,500 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche ha assunto, per conto dell'Impresa Ferdinando Bove, la costruzione di numero sette ponti metallici per la ferrovia Codola-Nocera.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si rende noto che nella pubblica estrazione della lettera rappresentante la venticinquesima serie delle Obbligazioni dei tabacchi da rimborsarsi a partire dal 1° luglio p. v., e che giusta l'avviso inserto nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 12 marzo p. p., n. 59, ha avuto luogo negli Ufficii centrali della Regìa il 1° aprile corrente, la serie rimasta estratta fu quella controddistinta dalla lettera **BB.**

Roma, 2 aprile 1881.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **27,400** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **6,005,300** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **545,500** »

ACCIAIO in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, piombo e zinco da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 aprile 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 31 marzo 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO.

Col già fatto pagamento degli interessi semestrali scaduti il 1° gennaio 1881 è esaurita la 1ª serie di n. 36 *cedole* delle *Obbligazioni Serie A e B* della *Ferrovia Centrale Toscana* e *Serie C* della *Ferrovia Asciano-Grosseto*.

Perciò il Consiglio d'Amministrazione della Società delle Ferrovie Romane, dopo aver presi gli opportuni accordi col Regio Governo, con deliberazione in data del 3 marzo p. p., ha determinato di munire le dette Obbligazioni di un nuovo foglio contenente n. 36 cedole da valere per la riscossione degli interessi semestrali per le scadenze dal 1° luglio 1881 (cedola n. 37) al 1° gennaio 1899 inclusive (cedola n. 72).

Rimane inteso, che, esaurite queste nuove cedole, ne verrà fornita ai portatori delle Obbligazioni, che rimarranno vigenti, una nuova serie per altri 18 anni; e ciò fino a che tutte le Obbligazioni non siano state ammortizzate.

Per ottenere il nuovo foglio di cedole i portatori delle Obbligazioni delle specie summentovate dovranno attenersi alle seguenti norme, cioè:

1° Depositare le Obbligazioni presso la Direzione generale delle Strade Ferrate Romane (Uffizio Titoli) in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7.

2° Questi depositi potranno farsi in tutti i giorni feriali, *purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese*, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 3 pomeridiane dal dì 18 del corrente mese fino a nuovo diverso avviso.

3° I possessori delle Obbligazioni, o loro incaricati, presenteranno alla Direzione generale le cartelle a foglio spiegato, disposte per ordine numerico progressivo, dal più basso al più alto, ed accompagnate da una nota o *distinta* speciale, per ogni serie di Obbligazioni, che resterà nelle mani del capo dell'Uffizio Titoli, nella quale dovranno essere segnati con la massima chiarezza i numeri d'ordine e la quantità totale delle suddette Obbligazioni; questa nota o *distinta* conterrà pure l'indicazione del domicilio del presentatore, e dovrà essere da esso firmata di proprio pugno e carattere.

Saranno perciò tenute a disposizione dei possessori di Obbligazioni, i quali volessero profittarne, le module stampate per le anzidette note.

4° Contate le Cartelle, e riscontrata la esattezza dei rispettivi numeri, il capo del suddetto Uffizio rilascierà al presentatore delle medesime un *riscontro* da esso firmato e con bollo a secco della Società, nel quale sarà indicato quanto appresso, cioè:

a) Il nome e cognome del depositante;

b) la quantità e la serie delle Obbligazioni depositate;

c) La data del rilascio del *riscontro* stesso;

d) Il giorno in cui, previo ritiro per parte dell'Uffizio Titoli di detto *riscontro* munito di ricevuta del depositante, potranno essere restituite le Obbligazioni già corredate dei rispettivi nuovi fogli di cedole.

5° Sarà cura dei depositanti lo effettuare nell'atto del ritiro delle Cartelle i convenienti riscontri; eseguito il ritiro stesso non si ammetteranno reclami di sorta intorno alla quantità, qualità, ecc. delle Cartelle ritirate.

6° Sulla linea di congiunzione delle Cartelle coi rispettivi fogli di cedole, e più precisamente ai due lati estremi dell'annestatura, verranno impressi due bolli a secco, dei quali uno Governativo con lo stemma Reale e la leggenda *Regno d'Italia*, e l'altro Sociale della forma e con la leggenda seguente:

Firenze, 4 *Aprile* 1881.

Visto — Dal Ministero del Tesoro
Roma, 11 *Marzo* 1881.
Il Direttore Generale del Tesoro
CANTONI.

Il Reggente la Direzione generale
C. BERTINA.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

LEGNAMI DA VENDERSI

Presso i signori fratelli CHARVET, via Nizza N. 28 e 30, sono in vendita legnami da costruzione in travi di rovere, larice di America e larice nostrale, ed in tavoloni di abete.

Per le condizioni rivolgersi al signor Geometra LUPARIA, ogni giorno feriale, Piazza Castello, 25, dalle ore 2 alle 3 pom.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE
NAZIONALI ED ESTERE
presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviari e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie ec;

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridional

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 20 Aprile 1881. N.° 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Nel nostro numero del 16 marzo p. p. abbiamo riferito il progetto di legge, colla Relazione ministeriale, per le modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari del Regno, quale fu adottato dal Senato con lievi variazioni di quello già precedentemente approvato dalla Camera dei deputati.

Ora crediamo opportuno di riferire il testo della Relazione presentata il 4 corr. alla Camera dall'on. Grimaldi, a nome della Commissione esaminatrice del nuovo progetto di legge.

ONOREVOLI COLLEGHI! — Al disegno di legge da voi approvato, il Senato del Regno apportò alcune modificazioni consentite dal Governo. Torna quindi di nuovo al vostro esame l'argomento, e la Commissione che prima ne riferì, ed alla quale per vostra deliberazione fu affidato lo studio delle proposte modificazioni, compie il dovere di darvene conto.

I. — Coll'articolo 7, voi dichiaraste applicabili le disposizioni della legge del 29 giugno 1873 ai Consorzii che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879; mentre ai Consorzii che si sostituiscono per le ferrovie di 4ª categoria dichiaraste applicabili le norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Il Senato, non credendo giusto applicare al caso di costruzioni ferroviarie le norme coercitive che la legge sui lavori pubblici ha voluto stabilire per la costruzione di strade ordinarie, d'interesse infinitamente minore, propose quella stessa misura di precauzione introdotta per le ferrovie di 3ª categoria, cioè la necessità, per la costituzione dei Consorzii, del previo assenso degli enti interessati rappresentanti in complesso almeno due terzi del contributo.

La vostra Commissione, sul riflesso che l'aggiunta del Senato può avere utile applicazione, e che, lungi dall'allontanarsi dai principii consacrati nella legge 29 luglio, estende alla 4ª categoria un temperamento adottato per la 3ª, ve ne propone l'approvazione. Così è confermato il concetto, che i Consorzii per la costruzione delle linee ferroviarie non possono essere costituiti senza il voto adesivo di una considerevole maggioranza.

II. — Il Senato ha soppresso la seconda parte dell'articolo 9, colla quale era fatta facoltà all'Amministrazione, per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882, di provvedere allo intraprendimento dei lavori, con anticipazione anche di un triennio. Il Governo approva la soppressione. La vostra Commissione non ha ragioni per non aderirvi; anzi è ben lieta di approvarla anch'essa, per le considerazioni che altra volta vi sottopose.

III. — Coll'articolo 11, voi autorizzaste il Ministero dei lavori pubblici a fare, colle norme contenute nell'articolo 10 della legge 8 luglio 1878, i contratti ed i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge 29 luglio 1879.

La ragione precipua di questa disposizione, nella mente del Governo, consisteva nella facoltà di procedere, per tali forniture, alla licitazione privata fra le Ditte idonee ad assumerle; e quindi ad applicare il principio, più volte raccomandato dal Parlamento, di favorire l'industria nazionale.

Parve al Senato più corretto, mantenendo la sostanza, mutare la dizione dell'articolo, nel senso di autorizzare il Governo a fare le forniture colle norme degli articoli 4, § 4, e 7 della legge di Contabilità dello Stato 22 aprile 1869, che autorizzano il Governo a stipulare contratti a partiti privati, senza la forma degli incanti, in casi specificati.

La Commissione, riconoscendo essere più esatto far ricorso alle regole della legge di Contabilità, anzichè all'articolo 10 della legge 8 luglio 1878, il quale è relativo alle norme seguite dalla cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia; e considerando che, eccezionalmente eliminato l'obbligo degli incanti, è utile infrenare l'azione del Governo, autorizzandolo, non già alle trattative private, ma soltanto alle gare private fra le Ditte speciali che si presumono idonee per l'oggetto della licitazione, vi propone l'approvazione della proposta del Senato.

IV. -- Infine, nella tabella *A* allegata al disegno di legge, relativa al riparto delle somme assegnate annualmente a ciascuna delle linee di 1ª categoria, il Senato del Regno ha surrogato nel n. 4 la linea *Faenza-Firenze* all'altra *Faenza-Pontassieve*, da voi votata, sia colla legge 29 luglio 1879, sia quando l'attuale progetto venne la prima volta sottoposto al vostro esame.

Per ben comprendere la portata di questa modificazione, la vostra Giunta crede utile ricordarne i precedenti. e riferirvi quanto essa ha fatto, ora che ha riproso in esame l'argomento.

Nel primitivo progetto ministeriale era proposta la linea *Faenza-Firenze*, per la quale era prevista la spesa di 40 milioni. La Commissione parlamentare, delegata ad esaminarlo, sostituì la linea *Faenza-Pontassieve*, e ciò dopo lungo esame, e dopo aver ottenuto il parere del Ministro della guerra.

Le ragioni di tale sostituzione sono sviluppate nella accuratissima Relazione dell'on. Morana.

Quando quel disegno di legge fu lungamente discusso alla Camera, venne ampiamente trattata tale quistione; ed io, in nome della Commissione che mi aveva affidato l'incarico di riferire, espressi i motivi per i quali essa era ferma nel sostenere la linea *Faenza-Pontassieve*. La Camera approvò le conclusioni della Commissione. Però, nonostante la sostituzione, rimase ferma la somma di 40 milioni, che era stata proposta per lo sbocco a Firenze. Il Senato del Regno, innanzi al quale fu portato il disegno di legge, lo approvò tale quale era uscito dalle vostre deliberazioni. Però, in quanto alla linea in quistione, votò il seguente ordine del giorno, accettato dal Governo :

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, e raccomandandogli che siano studiate meglio le quistioni relative ai due tracciati della linea *Faenza-Firenze*, prima che sia presentato il prospetto di che all'articolo 32, passa all'ordine del giorno ».

Nei bilanci per gli esercizii 1880 e 1881, giusta i prospetti annessi, fu iscritta la linea colla dizione votata *Faenza-Pontassieve*.

Nell'attuale disegno di legge, il Ministero nella tabella *A* indicò la linea *Faenza-Pontassieve*, e così fu da voi nuovamente approvata.

Nella Relazione dell'Ufficio centrale del Senato non è fatta menzione di alcuna discussione sorta sull'argomento. Sennonchè, nella tornata del 22 febbraio ultimo, sopra petizione inviata dalla Giunta municipale di Firenze, fu proposta e votata la sostituzione della linea *Faenza-Firenze* all'altra *Faenza-Pontassieve*. Il Ministro dei lavori pubblici, che aveva originariamente proposto lo sbocco di Firenze, non fece opposizione; ma, per riguardo al voto della Camera, dichiarò che non aveva presa, nè intendeva di prendere l'iniziativa del mutamento adottato. Consimile dichiarazione ripete il Ministro nel ripresentare a voi il disegno di legge.

La vostra Commissione, prima di qualunque altra cosa, credette indispensabile rivolgersi al Ministro dei lavori pubblici, per chiedere i documenti tecnici comunicati al Senato, concernenti gli studii comparativi delle linee *Faenza-Firenze* e *Faenza-Pontassieve*, pel tratto non comune che ha origine presso Borgo San Lorenzo; ed al Ministro della guerra, per domandare il suo parere dietro i nuovi studii che all'uopo gli comunicava.

Dal Ministro dei lavori pubblici ebbe i documenti con lettera 18 marzo ultimo, nella quale sta detto così:

« Questi studii non furono peranco esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nè il Consiglio stesso ebbe fino ad ora ad emettere alcun voto o parere sull'argomento ».

Dal Ministero delle guerra ebbe la seguente risposta, che è utile qui trascrivere :

« Roma, addì 30 marzo 1881.

« Fattasi doverosa premura di prendere in accurato esame i nuovi studii per la ferrovia Firenze-Faenza secondo i due diversi tracciati proposti, quello cioè per Pontassieve che risale il Sieve sino a Borgo San Lorenzo, e quello che raggiunge quest'ultima località partendo da Firenze e risalendo la valle del Mugnone e discendendo poscia per la Carza nella valle del Sieve, questo Ministero pregiasi esporre quanto in appresso, restituendo in pari tempo all'E. V. i documenti che andavano uniti alla di lei nota del 25 corrente, n. 1099.

« Premesso che l'esame di cui trattasi non è stato esteso ai due brevi tronchi al di là di Borgo San Lorenzo, giacchè, cominciando quivi il valico propriamente detto in cui si hanno le pendenze del 25 per mille, non è il caso di tenere conto del fatto che il tracciato da Firenze presenta al di là del menzionato punto, e per un breve tratto di 867 metri, il 24.67 per mille, anzichè il 25 per mille; vuolsi anzitutto riconoscere che la linea Firenze San Lorenzo pel Mugnone e la Carza è stata assai migliorata nel suo tracciato in confronto dei precedenti studii, inquantochè il nuovo progetto consente il diretto collegamento colla ferrovia Aretina e quindi colla Stazione di Porta alla Croce in Firenze, senza obbligo di regresso nella Stazione centrale di detta città.

« Malgrado però tale miglioramento, rimangono sempre le difficoltà di potere stabilire a Porta alla Croce una Stazione sufficientemente ampia. Prendendo, infatti, in esame il profilo del tratto di ferrovia compreso fra la detta Stazione e la diramazione della linea Faentina (allegato K), si scorge che, per ottenere ampliamenti di qualche entità, converrebbe modificare pure il livello di questo tratto di ferrovia.

« A Pontassieve invece si ha già un chilometro di binario in rettifilo ed orizzontale; ma, oltre a ciò, è da notarsi che a Pontassieve non occorrerebbero ampliamenti come alla Stazione di Porta alla Croce in Firenze, imperocchè i treni che, provenienti da Firenze o da Roma, dovessero valicare l'Appennino, potrebbero proseguire inalterati fino a Borgo San Lorenzo, non esistendo lungo il tratto Pontassieve-Borgo San Lorenzo tali pendenze da obbligare a dimezzare i treni.

« Venendo ora a paragonare, quali elementi della produttivià, le Stazioni intermedie e le pendenze nei due tronchi di tracciato presi in esame, si ha che, per quanto riguarda le Stazioni, queste si trovano in pari condizioni sulle due linee per ciò che riflette l'ampiezza; sennonchè sulla linea per Pontassieve la distanza massima fra due Stazioni consecutive è di 10 chilometri, mentre tale distanza sale a 14 chilometri sulla linea per Firenze (Firenze-Montorsoli); e circa le pendenze, mentre la linea per Pontassieve presenta pendenze moderate, quasi sempre inferiori al 7 per mille, tranne nel tronco Santa Rufina-Dicomano, ove si hanno due brevi tratte, ciascuna di meno di un chilometro, col 7.60 per mille, sulla linea Firenze-Borgo San Lorenzo si ha invece la pendenza massima del 17 per mille per una distesa di 7 chilometri consecutivi, la quale cade appunto tra Firenze e Montorsoli. E pertanto, per effetto di questi due elementi, la produttività della linea Pontassieve-Borgo San Lorenzo, rispetto a quella della Firenze-Borgo San Lorenzo, viene a risultare nel rapporto di 8 a 3. Che se poi, in vista delle forti pendenze presentate da questa ultima linea, si assegneranno alla linea stessa doppii mezzi di trazione, la sua produttività potrà essere raddoppiata, ma rimarrà pur sempre inferiore a quella della linea per Pontassieve.

« Le considerazioni sopra esposte, quale risultato dell'esame comparativo delle due linee ferroviarie di cui trattasi, conducono alla conclusione che, anche secondo i nuovi studii relativi ai tracciati delle linee stesse, le condizioni di produttività della linea per Pontassieve sono migliori di quelle della linea per Firenze, e che in conseguenza, dal punto di vista degl'interessi puramente militari, la prima delle dette linee è da preferirsi alla seconda.

« *Il Ministro* F. Acton ».

Sull'argomento sono pervenute alla Giunta le seguenti petizioni :

Dei Comuni di Lastra a Signa, Fiesole, Galluzzo, Barberino di Mugello, Scarperia e Firenze, e del Collegio di architetti ed ingegneri di Firenze, per la conferma della deliberazione del Senato;

E dei Comuni di Tredozio, Portico di Romagna, Pon-

tassieve, Pelago, Dicomano, Vicchio, San Godenzo e Londa per ripristinare la linea Faenza-Pontassieve; al quale voto fanno adesione i Comuni di Bibbiena, Galeata, Premilcuore, Poppi, Rocca San Casciano, Prato Vecchio e Stia.

La vostra Commissione, considerando che per ragioni precipuamente militari, e per l'avviso espresso dal Ministro dalla guerra, la Camera votò la linea Faenza-Pontassieve, preferendola all'altra Faenza-Firenze; e che ora, non ostante i nuovi studii, l'Autorità militare ripete il medesimo avviso; e che, d'altra parte, gli studii fatti non ancora han formato oggetto di esame della suprema Autorità tecnica; non crede opportuno, pel momento, mutare l'andamento della linea, quale fu proposto colla legge 29 luglio 1879. E ciò tanto più, perchè il Governo non crede prendere all'uopo alcuna iniziativa; e poi l'attuale progetto, tenendo fermi i principii sostanziali della legge precedente e gli andamenti votati, contiene poche norme dirette ad agevolare e sollecitare l'attuazione di essa.

Pare quindi alla Giunta conveniente di ripristinare l'antica linea; ed in pari tempo, associandosi agli intendimenti manifestati dal Senato in luglio 1879, invitare il Governo a completare gli studii comparativi e sottoporre, occorrendo, al Parlamento i necessarii provvedimenti.

La Giunta, nel proporvi adunque il ritorno all'antica linea, sottopone alla vostra approvazione il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo, prima di porre mano agli appalti del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, completerà gli studii comparativi fra la Faenza-Pontassieve e la Faenza-Firenze, e che, occorrendo, sottoporrà al Parlamento i necessarii provvedimenti, passa all'ordine del giorno ».

(*Segue il progetto di legge, identico a quello adottato dal Senato, e riferito, come si è detto da principio, nel nostro numero del* 16 *marzo p. p.*).

MEMORIALE
DELLE TRE PRINCIPALI AMMINISTRAZIONI
DELLE STRADE FERRATE ITALIANE
AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
SUL PROGETTO DEFINITIVO
DEL NUOVO CODICE DI COMMERCIO ITALIANO

(Continuazione — V. N. 15).

L'art. 392, che tratta della disponibilità della spedizione in corso di trasporto e fino alla riconsegna al destinatario, attribuendola, come di diritto, al mittente, dà luogo, prima di tutto, a ritornare sulle osservazioni fatte, parlando della forma della lettera di vettura, intorno ai pratici, gravi inconvenienti che porterebbero le lettere di vettura al portatore o all'ordine. Altri e non minori inconvenienti di quelli sovramenzionati vengono opportunamente a mettere in luce le parole (fra le pochissime state aggiunte o variate dalla Commissione senatoria): « il mittente, *o il possessore della lettera di vettura* ha diritto di sospendere, ecc...... ». La introdotta menzione del « possessore della lettera di vettura » evidentemente accenna al portatore o giratario, il quale sarà soventissimo al luogo di destinazione. Ora, avendo chi si trova al luogo di destinazione il diritto, che l'articolo gli attribuisce, di sospendere il trasporto, di ordinare la restituzione delle cose trasportate, di cambiare destinatario, di disporre, in una parola, come crede, che ne avverrà? Le Stazioni destinatarie si troveranno spesso, per così dire, ingombrate da una quantità di ordini e disposizioni degli aventi diritto, e ciò con grande difficoltà ed incertezza nel darvi esecuzione; imperocchè per chi conosce il sistema di scritturazione, di instradamento e di percorrenza delle spedizioni ferroviarie, è chiaro come generalmente una Stazione destinataria, finchè la spedizione non le sia arrivata, non abbia mezzo di facilmente verificare dove essa trovisi lungo il percorso, spesso possibile per varie linee, e manchi di quegli estremi che, nella terminologia ferroviaria, sono indispensabili per segnalare l'emergenza alla Stazione mittente, sola in grado di verificare l'andamento della spedizione. Molte quindi sarebbero le contestazioni, e, nella pratica, si finirebbe quasi sempre con dovere far capo alla Stazione di partenza, perdendo però inutilmente assai tempo.

In secondo luogo, porge occasione a rimarchi la locuzione usata nel secondo capoverso dell'articolo succitato, il quale dichiara che: « l'obbligo del vettore di eseguire gli ordini « del mittente cessa dal momento in cui, arrivate le cose « al luogo di destinazione, il destinatario, che sia in pos- « sesso del documento atto ad esigere la riconsegna, l'ab- « bia reclamata dal vettore, o questi gli abbia consegnato « la lettera di vettura. In questi casi, il solo destinatario « ha facoltà di disporre delle cose trasportate ». Che s'intende per « documento atto ad esigere la riconsegna »? Sarà soltanto, come parrebbe, la lettera di vettura all'ordine o al portatore, ovvero anche altro analogo od equivalente titolo, come, per le spedizioni fatte con lettera di vettura nominativa, la produzione della ricevuta in partenza, o della fattura della merce, o di una cessione altrimenti fatta, e di cui la Stazione d'arrivo dovrebbe sindacare la regolarità? E quale atto si riterrà sufficiente per constatare che il destinatario « abbia reclamato la riconsegna dal vettore »? Basterà una semplice domanda verbale, difficile poi a provare, o ci vorrà uno scritto, o un atto formale? Alla consegna infine « della lettera di vettura da parte del vettore », non potrà pretendere il destinatario equivalga la consegna della lettera d'avviso, che la Ferrovia sempre spedisce per le spedizioni ferme in Stazione, o quando ignora l'indirizzo; oppure che equivalgano altri analoghi documenti ferroviarii, i quali sono di uso necessario, e contengono gli estremi più comuni delle lettere di vettura? — A tutte queste domande occorrono risposte non facili, o quantomeno non tali de eliminare i dubbii in cui ad ogni tratto sarebbero impigliate le Stazioni d'arrivo. Inoltre, posta in raffronto colle disposizioni di questo capoverso la parola « consegna », usata in fine del già esaminato N. 7 dell'art. 387 (dove si parla della « facoltà del « mittente di disporre delle cose spedite fino alla consegna « di esse al destinatario indicato »), aumenta l'incertezza, non sapendosi se si tratti di una consegna reale, ovvero anche solo di quella simbolica contemplata dall'art. 392. Non sarebbe quindi più chiaro e più preciso e senza inconvenienti il dichiarare, che il mittente può disporre delle cose spedite, finchè non ne sia stata fatta al destinatario la tradizione effettiva, lasciando così unicamente agli interessati il dibattere le conseguenze del lore operato, al quale le Ferrovie sono estranee, non considerandosi esse se non come il braccio, col quale il mittente porge la merce al destinatario, e che sempre quegli può ritirare, finchè questi non l'abbia ricevuta? Si potrebbe forse discutere, se l'espediente risponda alla più corretta teorica della scienza legale; ma non già, pare a noi, se esso soddisfi alla semplicità e garanzia delle transazioni commerciali, e specialmente poi alla natura del contratto di trasporto; sotto al quale aspetto considerato, la sua piena legalità appare evidente. Sarebbe così risparmiato il mezzo difficile e dispendioso del sequestro, cui, spesso non a tempo, deve appigliarsi il mittente, quando si avvede che gli mancano le garanzie nel destinatario, e soprattutto in caso di fallimento. Nè si dica che con ciò verrebbe per avventura menomato il diritto del destinatario; imperocchè, quando questi (o i sindaci del fallimento nel caso), volendo agire come tale, si trova di fronte ad un contrordine dello speditore, se veramente ha ragioni serie di pretendere la riconsegna, con molta maggior facilità dello speditore può cautelarsi mediante sequestro, essendo sul luogo, e sa che così arresta pure la merce su qualunque punto della rete ferroviaria potesse trovarsi. La lunga esperienza delle Amministrazioni delle strade ferrate in tale materia le pone in grado di dichiarare che molte frodi sarebbero così evitate, e la procedura troverebbesi semplificata con vantaggio di tutti.

Colla variazione ora proposta poi vorrebbe essere coordinata l'ultima parte dell'art. 401, nel senso che l'azione spetta allo speditore, fino alla *tradizione effettiva* della spedizione al destinatario.

Riservandoci, in occasione dell'art. 405, di occuparci dell'art. 394, passiamo all'art. 397, che tratta delle indennità per ritardo. « Nel caso di ritardo (dice l'articolo) nel-« l'esecuzione del trasporto, il vettore non ha diritto che « alla metà del prezzo di trasporto; e perde l'intero prezzo « di trasporto, se il ritardo è durato il doppio del tempo « stabilito per l'esecuzione del trasporto, salvo sempre il « diritto al risarcimento del maggior danno che si pro-« vasse essere derivato — Il vettore non è responsabile « del ritardo, se prova ch'esso sia derivato da forza mag-« giore, o dal fatto del mittente o del destinatario. — La « mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a « scusare il ritardo ». — Il sistema dell'abbuono del porto come base d'indennità pel ritardo si presenta, senza dubbio, il più logico e naturale; stantechè, rappresentando il prezzo di porto il perfetto corrispettivo del servizio richiesto alle Ferrovie, ragion vuole che, quando e per quanto tale servizio non sia fatto nel termine pattuito (che per la Ferrovia risulta dai regolamenti), si perda il compenso. Così stabiliscono tutti i regolamenti e la pratica universale delle Strade ferrate. Non ci pare però che, posto il principio, l'applicazione sia dal progetto equamente regolata.

Anzitutto, perchè non dichiarare in massima il principio che le Ferrovie (diciamo le Ferrovie, essendo chiaro che questo l'articolo ha precipuamente di mira) non rispondono dei ritardi, in quanto siano minimi? A tale concetto s'informano gli ultimi capoversi dell'art. 121 del Regolamento delle Ferrovie dell'Alta Italia 22 dicembre 1871, dichiarante che « l'Amministrazione non risponde pei danni derivanti « da ritardo nello arrivo delle merci: essa rimborsa sol-« tanto od abbandona, a norma dei casi, e salvi quelli di « forza maggiore, una parte della tassa pagata o dovuta « pel trasporto della merce »; e dell'art. 90 del Regolamento delle Strade Ferrate Romane 9 maggio 1869, nonchè dell'art. 91 di quello per le Ferrovie Meridionali 14 febbraio 1870, ai quali due ultimi però venne aggiunto: « salvo ricorso ai competenti Tribunali per parte dei dan-« neggiati, ove questi credano, per la specialità del caso, « di avere diritto ad una maggiore indennità ». Parleremo in appresso di questa improvvida appendice, dalla quale per buona sorte andò illesa la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia; e soffermandosi ora sul generale principio scritto nei detti articoli: « l'Amministrazione non risponde pei danni derivanti da ritardo », domandiamo: è egli giusto? « Massime nei trasporti sulle strade ferrate (così il Vidari), « mille possono essere le cause che fanno di alcun poco « ritardare la partenza e l'arrivo dei treni; e sarebbe troppo « grave se, per un breve ritardo, quand'anche non deri-« vante da forza maggiore, il vettore dovesse essere con-« dannato al risarcimento dei danni ». (1).

In un servizio infatti, nel quale spesse volte la celerità s'impone a preferenza di tutto, non puossi addebitare il vettore di ogni ritardo, nè, quando questo sia grave, tenerlo illimitatamente responsale. Vi ripugnano anche i corrispettivi del contratto di trasporto ferroviario, perocchè le tariffe sono commisurate al rischio che assume il vettore; e se questi dichiarasse che non può assumere il rischio di dare la indennità piena ed integra senza aumentar la tariffa, subito il Commercio replicherebbe che preferisce di gran lunga la tariffa più bassa colla indennità limitata.

Che se taluno ha « l'interesse alla riconsegna », retribuisca una maggiore tassa adeguata, ed allora l'Amministrazione, in caso di ritardo, giustamente sarà obbligata a pagare la « somma rappresentante l'interesse alla riconsegna dichiarata dal mittente ». Questo sistema potrebbe agevolmente venire introdotto nei nostri regolamenti, a somiglianza di quanto dispone il progetto di Berna (2) già citato; potrebbe anche il Commercio provvedersi presso Compagnie assicuratrici, che facilmente si assumerebbero tale còmpito.

In ogni caso però, non verrebbe vulnerata l'equità, imponendo alle Ferrovie una responsabilità, cui non corrisponde la retribuzione.

E l'equità è pure, a nostro avviso, poco rispettata co sancire, come fa il progetto di Codice di commercio, la perdita *ipso facto* della metà del nolo, pel ritardo non eccedente la metà; e di tutto il nolo, se tale misura è superata. Cosicchè, per qualche ora di ritardo, e soprattutto a vantaggio dei reclamanti più cavillosi e di mala fede, le Ferrovie perderebbero spesso non poche centinaia di lire sovra una sola spedizione; e farebbero poi un lavoro gratuito, se la metà del termine di resa fosse oltrepassata; e tutto ciò senza ombra di giustificazione di danno da parte del reclamante, e salva solo la difficilissima prova della forza maggiore. Inoltre, siccome avviene che le più importanti spedizioni si facciano a più riprese, cioè mediante una sola lettera di porto, e quindi un solo contratto, e poi il trasporto si effettui con diversi treni ed in diversi giorni, man mano che le merci vengono consegnate, qualora in una sola parte si verificasse un minimo ritardo, così l'interessato potrebbe, secondo i termini perentorii dell'articolo, elevar la pretesa dell'abbuono del prezzo, nientemeno che per la spedizione intera.

Ma ciò non basta: dichiara ancora l'articolo: « salvo « sempre il diritto al risarcimento del maggior danno che « si provasse essere derivato », dichiarazione questa più perniciosa della già menzionata dei Regolamenti delle Ferrovie Romane e Meridionali, che danno almeno alla clausola un carattere più mite, cioè di spiccata eccezionalità, mediante le parole: « per la specialità del caso »; ma che pur nondimeno, come già notammo, fu improvvida, perchè quegli articoli di regolamento (ai quali poi, dietro le insistenze delle Camere di commercio, venne assimilato l'art 124 del regolamento delle Ferrovie dell'Alta Italia riflettente l'indennità per le perdite), che si prestavano ad un modo razionale, facile e pronto di soluzione delle questioni, pur lasciando aperto l'adito ad eque soluzioni in casi eccezionali, che non fossero semplici ritardi, come la giurisprudenza dei tribunali aveva sanzionato, furono così ridotti a vere larve di legge; essendo pressochè ozioso il fare la dichiarazione di una semplice facoltà, con una successiva riserva, che riduce il provvedimento al nulla, ed anzi invita alle liti i cavillosi, pei quali la apparente eccezione diverrà la regola.

Il progetto di Codice di commercio peggiorerebbe dunque, nella materia, le disposizioni dei regolamenti.

La base normale dell'abbuono del porto per indennizzo dei ritardi ha dato certamente luogo a svariatissime decisioni nella giurisprudenza; ma, ove se ne riassuma il risultato, tenuto conto dei pronunciati delle Corti supreme, e nel tema dell'art. 121 del regolamento delle Ferrovie dell'Alta Italia, non guasto dalla riserva suaccennata, si vedrà che il sistema venne sempre riconosciuto logico e legale, astrazione fatta dai casi di dolo o di colpa lata, che, del resto, le Ferrovie non hanno mai contestato sianо esclusi (1). Nè in modo diverso si è pronunciata la Cassazione francese, trattandosi di trasporti internazionali (2), sebbene la legge francese non ammetta il sistema nostro.

Converrebbe quindi, ad avviso delle Amministrazioni delle Strade ferrate, che la legge non si prestasse a reclami per ritardi minimi; che l'abbuono del porto fosse dichiarato sempre « proporzionale » al ritardo; che alla maggior indennità si provvedesse mediante il già accennato sistema « della dichiarazione d'interesse alla ricon-

---

(1) Opera citata a pag. 4 del presente Memoriale, nella nota n. 2, pag. 528; — nonchè SPANNA, citato nella nota stessa.

(2) Art. 6 e 40.

(1) Vedansi, fra le molte sentenze: Cassazione Firenze 15 febbraio 1875, Scarpa c. A. I. — e 1° luglio 1875, Paladini c. A. I.; nonchè 31 dicembre 1875, A. I. c. Corradini; — e Corti d'appello, Roma 18 febbraio 1876, Gillio c. A. I. — e Venezia 19 aprile 1877, Bonetti c. A. I.

(2) 6 marzo 1877, Compagnia Alsazia Lorena c. Compagnia dell'Est — 27 marzo 1878, Compagnia Nord-Belga c. Goulden e Compagnia dell'Est — 7 agosto 1878, Società dell'A. I. c. Thomatis (cadeva qui precisamente l'applicazione dell'art. 121).

segna », stabilendo così un diritto certo, pronto, generale (1).

Prosegue l'art. 397, dichiarando non responsabile il vettore del ritardo, quando prova essere derivante da forza maggiore, o dal fatto del mittente o del destinatario. Più giuridica e comprensiva di tale locuzione parrebbe quella usata nel progetto di Berna (2)...: « a meno provi di aver « usato alla merce tutte le cure di un diligente vettore, e « che tali cure furono impotenti ad evitare il danno ». Ad ogni modo, molto opportuno sarebbe che, tanto in questo come in altri articoli, dove si parla della forza maggiore, venisse pure espressamente menzionato « il caso fortuito », stante la differenza che la dottrina e la giurisprudenza pur fanno fra le due specie, ed avendo il predominio, in fatto di esercizio ferroviario, quegli eventi che più propriamente cadono sotto la denominazione di casi fortuiti.

Conchiude infine l'articolo che « la mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo ». Grave ci pare ed inopportuna una dichiarazione siffatta in un Codice, sempre parlando dal punto di vista delle Strade ferrate; mentre, quanto a questo, provvedono già ampiamente gli articoli 218, 271 e 281 della legge sulle opere pubbliche, sia pei mezzi onde garantire la continuità del regolare e sicuro esercizio, sia quanto alla diligente, esatta, pronta ed imparziale esecuzione dei trasporti, come anche rispetto all'obbligo di provvedere a tutti i casi e di sottostare ad ogni evento ordinario o straorninario; e mentre, oltre alle ora riferite generiche prescrizioni, provvedono generalmente ancora i singoli Capitolati di concessione, talchè, quando una Strada ferrata trovasi fornita di quella dotazione di materiale da trasporto che specifica l'atto di concessione, o che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato, è in piena regola, fuorchè, forse, nel caso in cui accettasse il trasporto, pur sapendo di non potervi far fronte col materiale che forma la sua dotazione ordinaria. Se pertanto quest'ultimo caso unicamente, come pare, si volle e si doveva prevedere, sarebbe stato preferibile il dire, che non basta a scusare il ritardo la mancanza di quei sufficienti mezzi di trasporto, « di cui deve essere « provvisto il vettore, a norma delle leggi, concessioni o « regolamenti speciali »; onde così non apparissero ancora aggravate le già gravi prescrizioni della legge sulle opere pubbliche, corrispondenti all'ideale di un perfetto esercizio, ma non alle condizioni economiche del paese ed a quelle dell'industria ferroviaria; e perchè non fosse aperto il campo ad illimitate pretese, delle quali dovrebbe ormai seriamente preoccuparsi il Governo, sia come gerente, che come concedente, sotto qualunque forma, dell'esercizio delle sue strade ferrate. *(Continua)*

(1) Vedi *Memoria riassuntiva delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane al Ministero dei lavori pubblici sul progetto di Convenzione di Berna*, a pag. 37 — Firenze, editore Civelli, 1880. — Si consultino anche i regolamenti delle Ferrovie tedesche, i quali trattano con precisione della indennità fissa pei ritardi. — *Regolamento per l'esercizio delle Ferrovie dell'Impero austriaco, 10 giugno 1874.* Vienna, I. R. Tipografia di Corte e Stato, 1874.

(2) Articolo 39.

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 31 *marzo* 1881, *e quantità di lavoro eseguito in febbraio e marzo detto anno.*

(Lunghezza di progetto m. 3173.56).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Differenze ossia lunghezze complem.		Lavoro eseg. dal 1° febbr. a tutto 31 marzo	OSSERVAZIONI
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	Al 31 marzo	Al 31 gennaio		
1	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . . »	1377.10	1125.50	2502.60	670.96	812.16	141.20	Continuano le roccie: A Nord, calcari, schistose, argillose; A Sud, andriti, arenarie.
2	Canali di *strozzo* . . . . . . »	82.90	46.50	129.10	541.56	653.06	111.50	
3	Vôlti in calotta . . . . »	22.00	34.00	56.00	485.56	587.56	102.00	
4	Scavi per vôlti in calotta . . »	13.00	26.00	39.00	446.56	550.56	104.00	
5	*Strozzetti* . . . . »	10.60	12.25	22.85	423.71	519.81	96.10	
6	*Avanzate* . . . . »	29.20	7.75	36.95	386.76	490.16	103.40	
	Somma . . . m.	1534.80	1252.00	2786.80				

Ing. V. FERRARI.

Nostre Corrispondenze

LA FERROVIA TRANS-SAHARIANA E LA MISSIONE FLATTERS (1).

Preg. Signor Direttore del *Monitore delle Strade Ferrate*. — TORINO.

Biskra, 8 aprile.

Da qualche tempo ho trascurato d'informarla delle poche notizie, che si ricevevano qui sul procedere della Missione Flatters nel Sahara, stantechè poco poteva importare ai lettori del di Lei giornale, che la Spedizione si trovasse sopra un punto, piuttosto che sopra un altro; tanto più che avrei dovuto indicare località, che non si riscontrano neppure sulle più grandi e recenti carte dell'Africa.

L'importante era di poter annunziare che la Spedizione fosse giunta a Tombutu od al Niger. Disgraziatamente, quest'aspettativa è ora miseramente e irrimediabilmente fallita.

Già per mezzo del telegrafo sarà ormai nota costì la catastrofe, di cui fu vittima la Missione Flatters; tuttavia, siccome oggidì si ricevettero da Uargla dei dettagli troppo lunghi per essere ripetuti dal telegrafo, così credo opportuno di trasmetterle ancora una volta le notizie relative a questa disgraziata Spedizione.

(1) Ecco la lettera dell'egregio nostro corrispondente da Biskra, che abbiamo fatta presentire nel nostro numero del 6 corrente. (LA REDAZIONE).

Bisogna premettere che le notizie dettagliate che seguono vennero recate da quattro indigeni, che facevano parte della Spedizione, e che giunsero il 28 marzo ad Uargla, montati sopra 4 meheri, morenti di fame, tanto essi, quanto le loro cavalcature.

Questi indigeni erano stati spediti dal maresciallo d'alloggio Pobeguin (il solo Francese che aveva potuto scampare al massacro con trenta turcos), affine d'implorare dal l'Aghà di Uargla (località appartenente alla dominazione francese) un soccorso, sia in uomini, che in viveri, poichè continua ad essere perseguitato dai Tuareg.

Ecco quanto raccontarono quei quattro Arabi alle Autorità di Uargla (1).

A quattro giornate prima di giungere ad Aïr ed al Sud di Assin, la Missione Flatters, sorpresa a tradimento dai Tuareg Hoggar, venne massacrata. Il colonnello Flatters e la più parte dei Francesi che componevano La Spedizione sono rimasti uccisi, e solo il tenente Dianous de le Pérotine ed il sergente maggior Pobeguin, accompagnati da 63 uomini, poterono battere in ritirata, lasciando sul luogo, tra morti e feriti, circa 85 tra ufficiali e soldati.

La compagnia del tenente Dianous venne raggiunta in viaggio da una truppa di Tuareg Hoggar, che, protestando delle loro pacifiche ed amichevoli intenzioni, offrirono ad essi dei datteri, solo cibo che si conosca nel Sahara. Ma questi datteri erano avvelenati, ed il tenente Dianous con 28 uomini perirono di veleno.

Il maresciallo d'alloggio Pobeguin, che per trovarsi con 30 uomini di retroguardia, non aveva preso parte alla distribuzione dei datteri, rimase salvo, e potè continuare incolume la ritirata coi suoi soldati; ma, giunto a quattro giorni al sud di Hassi-Messegnem, aveva spedito in avanti i suddetti emissarii per chieder soccorso ad Uargla.

Questi emissarii sembra che abbiano impiegato sei giorni per giungere da Hassi Messeguem ad Uargla, ove giunsero infatti il 28 marzo; per conseguenza, le notizie sulla truppa di Pobeguin rimontano al 22 detto mese.

Il Kalifatto di Uargla fece tosto riunire 400 meheri, che partirono il 1° corr. per portar soccorso al piccolo distaccamento in pericolo, e si spera possa essere stato ritrovato e salvato verso il 4 od il 5. Ma finora non si hanno che congetture, e nessuna notizia certa è possibile. —

È inutile ora perdersi in considerazioni sulle conseguenze derivanti da questo inatteso insuccesso, sia in quanto alla possibilità di vendicare la morte dei disgraziati esploratori, sia per gli studii ulteriori della ferrovia trans-sahariana. Siffatte considerazioni esigerebbero troppo spazio, ed inoltre sarebbero, pel momento, affatto inopportune.

D'altronde, l'occupazione della Tunisia attira in questo momento tutta l'attenzione dell'Europa, e desta preoccupazioni d'altro genere, che, verificandosi, mi obbligherebbero a rientrare in patria, senza poter più oltre occuparmi della ferrovia trans-sahariana.

Aggradisca frattanto, sig. Direttore, i miei più distinti saluti.

L. Paladini.

(2) Queste notizie sono conformi a quelle già pubblicate nel citato nostro numero; ma le più recenti riferite da qualche giornale francese lascierebbero sperare che il Corpo di spedizione fosse invece prigioniero dei Tuaregh. Ci auguriamo che queste ultime vengano confermate e sia in breve chiarito il vero stato delle cose. (La Redazione).

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Pubblichiamo in capo al giornale la Relazione dell'on. Grimaldi sul progetto di legge per le modificazioni alla legge ferroviaria, ritornato dal Senato alla Camera dei deputati con qualche variazione. Possiamo però aggiungere che intorno alle conclusioni di tale Relazione, con cui si propone di mantenere il precedente voto della Camera per l'allacciamento della linea da Faenza a Pontassieve, anzichè a Firenze, l'on. senatore Brioschi, il quale propugnò in Senato dovere la nuova linea far capo a questa seconda città, sta ora facendo nuovi studii tecnico-statistici, affine di esporre quali sono realmente le condizioni dei due tracciati, quali le ragioni che inducono a preferire l'allacciamento di Firenze, rettificando molte osservazioni ed obbiezioni basate sopra dati erronei ed imperfette cognizioni degli studii compiuti dagli ingegneri governativi, le quali potrebbero avere una grave influenza sulle prossime deliberazioni della Camera.

Dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio è stato firmato il decreto, col quale viene approvata una nuova tariffa unica dei prezzi per le operazioni eseguite dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia agli Scali marittimi di Genova, Savona e Venezia. I prezzi della nuova tariffa sono i seguenti:

	PREZZO per tonnellata	
	merci in generale	per le merci segnate alla nota (A)
Per il trasbordo dal bastimento o dalle piatte al vapore, e viceversa . L.	0.60	0.50
Per la manovra, la pesatura e spedizione sugli Scali ed alle fermate »	0.40	0.30
Per il trasporto dagli Scali alle fermate e Stazioni contigue, per ogni chilometro . . . . »	0.075	0.075

(A) Carbone, cereali e farine — Ferramenta d'ogni sorta — Ghisa greggia e lavorata — Legname da costruzione — Minerali greggi — Pietre greggie e graniti greggi — Terre d'ogni sorta — Zolfi greggi.

Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'attivazione, a partire dal 27 del corrente mese, del nuovo orario estivo proposto dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia.

Sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Milano ha interessato il Ministero dei lavori pubblici affinchè in occasione della Esposizione nazionale, che verrà aperta in quella città il 5 del prossimo maggio, siano stabiliti dei treni direttissimi fra Milano e Como e fra Milano ed Arona, e viceversa, in coincidenza colle corse dei laghi, tanto alla mattina, quanto alla sera; e ciò per creare uno sfogo indispensabile al grande concorso di popolazione, che in tale ricorrenza affluirà a Milano.

La detta Amministrazione ha inoltre ufficiato il Ministero a concordare dei treni speciali internazionali, onde meglio favorire l'esito di quella Esposizione.

Veniamo informati da Roma che nella scorsa settimana fu ivi il comm. Borgnini, direttore generale delle Strade ferrate Meridionali. Pare che la sua gita alla Capitale avesse per iscopo di concretare in modo definitivo lo schema di Convenzione destinata a risolvere la questione della scala mobile e quelle sulla costruzione delle linee Benevento-Campobasso, Aquila-Rieti, Termoli-Campobasso e Terni-Rieti.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha trasmesso per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco di ferrovia da San Giuliano a Campobasso (linea Benevento-Campobasso). La lunghezza del nuovo tronco di ferrovia è di m. 23,290, ed il costo relativo, compreso il materiale mobile di L. 11,290,000.

><

L'asta per l'appalto del tronco della ferrovia Novara-Pino da Laveno alle Fornaci Caldè avrà luogo il giorno 28 del corrente mese.

><

La Società Veneta di costruzioni e la Impresa di navigazione a vapore sul Lago Maggiore hanno stipulato uno schema di Convenzione per l'attivazione di un servizio cumulativo diretto dei trasporti di merci a grande e piccola velocità fra le Stazioni appartenenti alle due citate Amministrazioni. Il detto schema di Convenzione è stato sottoposto alla superiore approvazione.

><

Il Consiglio di amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato la stipulazione di un nuovo atto per la proroga fino al 15 marzo p. v. alla restituzione di 5 delle 10 locomotive prese a nolo dalla Staatsbahn.

><

Lo stesso Consiglio ha approvato la proposta di un treno notturno fra Milano e Monza, durante il periodo della Esposizione nazionale di Milano.

><

Ha inoltre proposto al Ministero dei lavori pubblici l'assunzione della spesa necessaria all'impianto di una fermata a doppio binario a Saliceto. lungo la linea da Savona a Bra.

><

Il Consiglio medesimo ha fatto studiare, ed ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto d'orario da attivarsi sulla linea Santhià-Biella, in seguito alla introduzione sulla medesima dei nuovi treni locali con locomotiva Krauss. I treni viaggiatori proposti col nuovo orario sono 10, cioè 5 di andata e 5 di ritorno.

><

Ci consta che fu trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il tipo del progetto per la Stazione internazionale di Chiasso.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il preventivo dei lavori da eseguirsi nella Stazione di Milano (Porta Ticinese), per renderla atta al maggior movimento di merci, che arrecherà l'estensione alla Stazione stessa delle tariffe speciali.

><

Lo stesso Consiglio ha pure approvato il preventivo per l'ampliamento dello scalo-merci nella Stazione di Cuneo.

><

Con recente Decreto, il dirigente la Consulenza legale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, signor de Fontana nob. cav. Corrado, venne nominato Consulente legale dell'Amministrazione medesima.

Collo stesso Decreto, l'Ispettore Capo-sezione sig. Senese ing. Pasquale è stato nominato Ispettore principale Capo-divisione del servizio della Trazione e del Materiale nelle Ferrovie dell'Alta Italia.

I nostri rallegramenti ai due distinti funzionarii.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi alle Strade ferrate.

Ha avvisato:

Che il progetto di appalto per la costruzione del tronco di ferrovia Laveno-Fornaci Caldè, della linea da Novara a Pino, possa essere approvato e venire aggiudicato all'asta pubblica a termini abbreviatissimi, e che l'Amministrazione possa intanto procedere all'acquisto ed installazione dei meccanismi e locomobili necessarie alla escavazione delle gallerie comprese nel detto tronco, come fu proposto dal Ministero;

Che possa essere approvata la modificazione proposta al contratto Bottelli, impresario del tronco di ferrovia da Parma a Fornovo (linea Parma-Spezia), nonchè la relativa sotto-missione;

Che possa concedersi la necessaria autorizzazione per la vendita ai pubblici incanti di alquanto materiale fuori d'uso proveniente dalla rete ferroviaria Calabro-Sicula, calcolato in complesso del valore di L. 95,000 circa;

Che si possa approvare il progetto pel prolungamento verso Bologna della galleria di Cattolica, lungo la linea Bologna-Ancona;

Che possa approvarsi il progetto di ampliamento e di sistemazione della Stazione di Torre del Greco, lungo la linea ferroviaria Napoli-Salerno, importante la spesa di L. 20,000;

Che la deliberazione 30 dicembre 1880 del Consiglio comunale di Ascoli relativa all'anticipazione del concorso provinciale per la costruzione della ferrovia Ascoli-San Benedetto, non possa essere annullata.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'11 al 16 corr., in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Verrès-Chambave, della ferrovia Ivrea-Aosta (escluse le travate metalliche, il materiale fisso e di armamento, le chiusure ed i fabbricati superiormente al piano delle rotaie);

Un progetto di appalto del tronco compreso tra la Marina e la città di Catanzaro, della ferrovia dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi;

Due progetti per la costruzione delle ferrovie Castellammare-Cancello e Scafati-Gragnano;

I piani delle Stazioni di Pescolamazza, Campolattaro, Pontelandolfo, Morione, Santa Croce e San Giuliano, e delle fermate di Fragnito e di Sepino, lungo la ferrovia Benevento-Campobasso;

Tre progetti per varii lavori di ampliamento e di sistemazione della Stazione ferroviaria di Udine;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione ferroviaria di Cagliari;

Un progetto per la costruzione di una rimessa locomotive nella Stazione di Spoleto, della ferrovia Roma-Ancona;

Un progetto di un ponte-viadotto a tre luci sul tor-

rente San Marco, nel chilometro 44 della ferrovia Benevento-Campobasso;

Un progetto per l'esercizio di una tramvia a vapore da Ravenna a Porto Corsini;

Un progetto per l'esercizio di altra tramvia a vapore da Succivo a Santa Maria Capua Vetere.

Ecco i dettagli che abbiamo promesso col nostro numero precedente in ordine a taluni progetti di nuovi tronchi ferroviarii, recentemente presentati per approvazione al Ministero dei lavori pubblici.

1. Incomincieremo da quello da Verrès a Chambave, il quale, come diciamo più sopra, fu già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo tronco ha la lunghezza di m. 16,784.13, ed importa la spesa complessiva di L. 4,600,000, delle quali a base d'asta L. 3,945,720, a disposizione dell'Amministrazione lire 250,740, e per espropriazioni L. 403,540. Sono esclusi dal detto appalto: le travate metalliche, la provvista del ferro di armamento e del materiale fisso, la massicciata ed i fabbricati delle Stazioni, cantoniere e garette al dissopra del piano stradale.

Le principali opere preventivate sono le seguenti:

N°. 14 gallerie, della lunghezza complessiva di metri 2,884.38, la maggiore delle quali, detta Binda, misura m. 547.71; — N°. 27 muri di sostegno; — N°. 101 manufatti, dei quali 16 di apertura maggiore a m. 5, e 85 di luce fra i m. 0.60 e m. 4; — N°. 3 case cantoniere doppie e 13 semplici, nonchè 6 garette; — N°. 18 passaggi a livello; — una Stazione a Châtillon, e due fermate, una a S. Vincent e l'altra a Chambave.

Fra le opere d'arte, più importanti sono le seguenti:

Ponte sulla Dora, a 4 archi di 15 metri, ponte in ferro di 15 m. sul torrente Chalame; ponte in ferro di 15 m. su di un colatore del detto torrente; viadotto sul Larioz, a due luci di m. 7.50 ciascuna; ponte-viadotto di Monjovet sulla Dora, in 7 arcate, l'intermedia di 26 m. e le sei laterali di 15 m.; viadotto Taverna, in 8 archi di m. 7.80 cadauno; ponte in ferro di 15 m. sul torrente Neran; ponte di 16 m. in ferro sul torrente Ceroino; viadotto di Breil, in 9 arcate di 10 m. ciascuna.

La planimetria del tronco è divisa in m. 5,608 di rettifili ed in m. 11,175.59 di curve, il cui raggio minimo è limitato a m. 400. Le pendenze massime non oltrepassano l'11 per mille.

2. Tronco Groppello-Garlasco, della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni. L'importo dei lavori di questo tronco, che ha la lunghezza di m. 5,471.61, è previsto in L. 470,000, delle quali, pei lavori da appaltare L. 279,000, e per opere fuori appalto (espropriazioni, lavori diversi, armamento, materiale fisso ed imprevisti) L. 191,000. — L'andamento planimetrico del tronco è costituito da 6 rettifili e da 5 curve, della lunghezza i primi di m. 4,108.05, e dello sviluppo le seconde di m. 1,363.56. Il raggio minimo adottato per le curve è di m. 650. L'andamento altimetrico è diviso in m. 2,771.61 di orizzontali, m. 2000 di ascese e m. 700 di discese. La pendenza massima adottata è quella dell'8 per mille. I manufatti da costruirsi sono 34, e nessuno di essi presenta speciale importanza, avendo tutti una luce inferiore ai 4 metri. Devono inoltre essere eseguite n. 7 case cantoniere e n. 12 passaggi a livello.

3. Tronco Massalombarda-Lugo. Questo tronco fa parte della diramazione Lavezzola-Lugo; ha la lunghezza di m. 6,942.11; ed il relativo progetto riguarda l'esecuzione dei terrapieni e delle opere d'arte, escluse le travate metalliche. L'importo dei lavori è preventivato in L. 239,400, e di queste L. 190,900 rappresentano l'ammontare delle opere da appaltare, ed il resto la spesa necessaria per le espropriazioni — Dei 34 manufatti progettati, soli due hanno una importanza speciale, cioè: il ponte sul fiume Santerno, della luce di 50 m. a travata metallica; ed il ponte sul canale Molino Brozzi, in una travata di 24 m. — Gli atttraversamenti della ferrovia sono 12, cioè: 8 con passaggio a livello, 3 con cavalcavia, ed 1 con sottopassaggio.

Di Stazioni ne dev'essere eseguita una sola per Mossalombarda. — I rettifili sommano a m. 5,758.94, e le curve a m. 2,682.72. Il raggio minimo di queste ultime è di m. 600. La pendenza massima è del 7 per mille — Le tratte in pendenza hanno lo sviluppo di metri 4,956.88, e quelle orizzontali hanno la lunghezza di m. 1,983.23.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso, in data 10 corrente:

Sciogliendo la riserva fattane nell'Avviso dei 27 gennaio c. a., col quale le attuali tariffe pei trasporti a grande e piccola velocità in servizio diretto da e per le Ferrovie Boeme venivano prorogate per un termine perentorio che sarebbesi ulteriormente indicato, si fa noto al pubblico, che le predette attuali tariffe scadranno col 30 corrente mese di aprile, per essere sostituite col successivo giorno 1° maggio prossimo da quelle nuove, corrispondenti nelle condizioni e nei prezzi, massime per la parte italiana, alle tariffe italo-germaniche ed alle italo-austro-ungariche, secondochè, avuto riguardo tanto agli accordi in proposito intervenuti, ammessi dal Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, ed approvati da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, quanto alla provenienza e destinazione dei predetti trasporti, debbano essi transitare per le vie rispettive di Peri e di Pontebba.

Con altro Avviso saranno notificati i particolari più salienti di esse nuove tariffe italo-boeme, ed il prezzo di vendita delle tariffe stesse presso le Stazioni della rete, che, ammesse agli altri servizii internazionali per le tre vie di Peri, Pontebba e Cormons, saranno abilitate eziandio a quello di cui trattasi.

Ferrovie nella provincia di Genova. — Leggesi nel *Commercio*, del 15:

La nostra Deputazione provinciale ha testè nominato una Commissione nel suo seno, allo scopo di studiare e riferire sulle ferrovie di 4ª categoria, che sarebbero da promuoversi sul territorio della nostra Liguria, comprendendole nei 1500 chilometri che dall'ultima legge sulle ferrovie sono autorizzati per tutta l'estensione del Regno.

Questa Commissione è composta dei deputati provinciali Podestà, Vivaldi-Pasqua, Bigliati, Navone, Costazenoglio e Paita.

La Commissione tenne ieri la sua prima adunanza, nella quale furono genericamente esaminate le diverse linee ferroviarie che meglio potrebbero completare la viabilità ligure; e delegò due suoi membri, i sigg. Navone e Paita, a proporre la scelta che dovrà farsi delle più importanti fra queste linee.

Ferrovie Venete interprovinciali. — L'Assemblea del Consorzio interprovinciale ferroviario Padova-Treviso-Vicenza, nella annunziata seduta del 12 corr. in Treviso, prese atto delle comunicazioni del Comitato circa il riscatto delle ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, approvandolo in conformità alle Note ministeriali. Essa promoverà con ogni sollecitudine le deliberazioni dei Consigli provinciali, non appena le sieno pervenute le ulteriori dilucidazioni sul modo e tempo del pagamento del prezzo del riscatto, per cui però sono bene avviate le intelligenze. — L'esercizio rimane alla Società Veneta, ed il riscatto comprende pure la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, per cui le proposte verranno presentate al Consiglio provinciale di Vicenza in particolare.

Nella seduta stessa, l'Assemblea, interpellata sopra mozione della Commissione del Consiglio provinciale di Ve-

nezia per le strade ferrate, dichiarò che non potrebbe a meno di non associarsi agli intendimenti della Commissione stessa per le linee Casarsa-Motta e Mestre-Camposampiero, come utili anche alle linee del Consorzio interprovinciale; ma, attesi gli intervenuti accordi pel riscatto, si dichiarò nella impossibilità di assumere impegno alcuno.

Ferrovie Venete complementari. — Nell'adunanza tenuta il 22 marzo p. p. a Padova da rappresentanti di moltissimi Municipii interessati nella costruzione della linea ferroviaria Venezia-Piove-Adria e Padova-Piove, conseguentemente alle ultime proposte avanzate dalla Società Veneta di costruzioni alla Deputazione provinciale di Venezia, venne approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno proposto dal conte Giuseppe Salvadego:

« Vista la necessità di tutelare gli interessi dei singoli Comuni rappresentati dagli intervenuti, ora che una Commissione ha il mandato dal Consiglio provinciale di Venezia di studiare un progetto ferroviario per quella provincia, nel concetto di utilizzare le linee esistenti e sviluppare l'attività economica di altri punti di quella e delle provincie contermini, nell'interesse dei Comuni da essi rappresentati, credono loro dovere di sottoporre ai rispettivi Consigli comunali, nella prima riunione che saranno per tenere, la questione di tali ferrovie, per quanto possa collegarsi con quella principale, e col voto di questi far passi ai rispettivi Consigli provinciali perchè siano prese in considerazione ».

Tramway Vicenza-Valdagno. — La Deputazione provinciale di Vicenza ha autorizzato la Società del *Tramway* ad eseguire a proprie spese, giusta i tipi prodotti, l'allacciamento colle Ferrovie dell'Alta Italia alla Stazione di Tavernelle e la rettifica di alcune curve a Montecchio e presso Cornedo; diffidata in pari tempo all'aumento del materiale mobile per la regolarità del servizio.

Tramway Brescia-Orzinuovi. — Leggesi nella *Prov. di Brescia:*

La Commissione governativa per l'ispezione della linea Brescia-Orzinuovi ha visitata la linea stessa con due corse d'esperimento nel 14 e 15 corrente; e mentre nulla ebbe a censurare quanto alla costruzione della guidovia, fece, come erasi previsto, le sue riserve per le curve di 30 metri di raggio al ponte sul Mella e nell'interno di Orzinuovi. Fra breve presenterà il suo rapporto al Ministero, proponendo probabilmente la riduzione di quelle curve a 40 metri, e l'autorizzazione per l'esercizio interinale della linea durante l'esecuzione delle opere a ciò necessarie.

A giorni anche la Commissione provinciale percorrerà la guidovia per controllare se nella costruzione sieno state osservate le prescrizioni del Capitolato d'oneri.

Dalle premesse notizie risulta come fosse assolutamente infondato l'annunzio, dato da altri giornali, della inaugurazione della linea per oggi (17): era tutt'al più un ottimo desiderio della Società belga, inattuabile per le suddette pratiche ancora da esaurirsi. E del pari un semplice progetto della medesima è l'orario, che fu pubblicato, e che trovasi tuttavia pendente per l'approvazione dell'Amministrazione provinciale.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 7 corr. approvò il progetto definitivo presentato dal signor ingegnere Beker, direttore della Società anonima dei *tramways* di Torino, concessionaria della linea Torino-Moncalieri, pel prolungamento della linea stessa fino a Poirino; e prese atto della nomina fatta dal Municipio di Torino dell'ingegnere Luigi Spezia a sopraintendente ai lavori di costruzione del *tramway* Torino-Orbassano-Giaveno ed Orbassano-Piossasco, mandando comunicarsi tale nomina all'Ufficio tecnico provinciale per gli opportuni concerti.

Approvò poi le deliberazioni prese dal Consiglio comunale di Carmagnola, relative a provvedimenti per l'impianto del *tramway*; ed autorizzò il Comune di Piossasco alla contrattazione di un mutuo di L. 55,000 pel pagamento della propria quota nella spesa di costruzione del *tramway* Torino-Piossasco e per l'acquisto di terreni occorrenti all'impianto della Stazione.

— Dal *Moniteur des intér. matér.* togliamo poi le seguenti notizie circa l'azienda della Società Belga:

La relazione letta ieri (19) all'assemblea degli azionisti della Società in Bruxelles, comincia dal rammentare la estensione data alla rete (Gassino-Torino) ed i lavori fatti.

L'attivo immobilizzato si eleva a fr. 4,837,064, compresi i cavalli. L'attivo disponibile, approvvigionamenti e numerario, si eleva a fr. 515,297, e quindi un totale attivo di fr. 5.352,361; il quale si trova bilanciato in passivo dal capitale e dalle riserve per fr. 4,508,941, dai conti pendenti coi terzi in fr. 579,320, e dal beneficio dell'esercizio in fr. 264,100.

Questo beneficio permette di distribuire fr. 13 per azione, dopo aver dotato il fondo d'ammortamento di una somma di fr. 15,600.

Sono questi i risultati finanziarii della suddetta impresa, che conta attualmente 21 chil. esercìti a cavalli e 27 chil. a vapore. Sino dall'apertura, la linea di Gassino diede risultati favorevoli e tali che l'Amministrazione decise di chiedere nuove concessioni pei Comuni suburbani. In questo senso si cercò la concessione del prolungamento della linea da Moncalieri a Poirino, della lunghezza di 15 1[2 chil., e la concessione si ottenne con sussidii comunali e per la durata di 42 anni.

Allorchè la Società si è costituita, la rete constava di 35 chil.; colle estensioni successive, essa raggiungerà 64 1[2 chil. Finora le nuove costruzioni si fecero senza aumentare il capitale-azioni: si provvide con prestiti provvirorii. Gli azionisti dovevano ieri decidere sopra un aumento del capitale sociale.

Tramway Ivrea-Santhià. — In data 31 marzo scorso è stato sottoscritto dalla Provincia di Torino l'atto di concessione alla Società generale di ferrovie economiche di Bruxelles, e per essa al sig. Poma, per la costruzione della tramvia a vapore Ivrea-Santhià.

L'esecuzione del progetto avrà principio col giugno p. v.

La cauzione venne fissata in L. 700 di rendita, e fu regolarmente depositata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Nel pomeriggio del 7 corr., anche il tunnel a spirale Pfaffensprung (versante nord del Gottardo), della lunghezza di 1471 metri, è stato traforato a piccola sezione.

Ferrovia del Monteceneri. — In relazione a quanto annunciammo nel numero precedente, leggiamo nella *Gazz. Ticin.*:

Ieri mattina, 11 aprile, verso le ore 9, la sonda ha forato l'ultimo diaframma del tunnel del Monteceneri.

Questa mattina poi, verso le 8 ore, vennero fatte saltare le ultime mine, sotto la direzione del sig. ing. Ferrario, e l'incontro fra le due gallerie riuscì perfetto.

Alle dieci ore, il Corpo degli ingegneri, seguito dagli operaj, transitava per il tunnel, portandosi all'imbocco sud, ove li attendeva una refezione.

— A tale proposito scrivono alla stessa *Gazz Ticin.*:

Oggi, 12 corrente, si è solennizzato all'imbocco meridionale della galleria del Monteceneri l'incontro della perforazione, avvenuto ieri verso le ore 10 del mattino.

Tutti gli operaj minatori del lato settentrionale, unitamente al personale tecnico ed invitati, preceduti dalle bandiere della Svizzera, Italia e Ticino e dalla fanfara, mossero per entro la tetra caverna rischiarata da cento e cento lumicini a mano.

Giunti al punto dell'incontro, eranvi schierati, esultanti, clamorosi, i minatori dell'imbocco meridionale, e in quell'istante uno scoppio poderoso di evviva confuse gli uni agli altri nella più sublime e generosa fratellanza.

All'uscita, furono salutati dallo sparo dei mortaletti disposti sui colli vicini e dal suono delle campane del vicino villaggio di Rivera.

Là, sul verde tappeto d'un prato, erano disposte le tavole per una refezione offerta dalla Società e dall'Impresa.

I tecnici e gl invitati essi pure ebbero un asciolvere nello stesso luogo, in mezzo agli operaj, in attesa del banchetto, che avrà luogo stassera all'albergo de la Ville in Bellinzona.

Erano 500 i lavoratori, circa 60 i tecnici ed invitati, cordialmente riuniti a festeggiare uno storico avvenimento pel nostro Cantone.

La galleria del Monteceneri misura 1673 metri, è stata principiata circa un anno fa, e dovrà essere posta in esercizio col 1° luglio 1882. Gli impresarii sono i signori Comboni, Feltrinelli e Comp.; l'ingegnere dell'Impresa il signor Ferrario.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di marzo fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 24,000 (nel mese corrispondente del 1880, 24,278), introito fr. 29,300 (fr. 29,126.70); merce trasportata tonn. 4655 (tonn. 3890), introito fr. 16,100 (fr. 15,087.05). Introito complessivo fr. 45,400 (fr. 44,213.75), ossia fr. 1107 32 (fr. 1,098.38) in media per chilometro.

Tronco Lugano Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 15,200 (1880: 17,404), introito fr. 13,800 (fr. 16,071 80); merce trasportata tonn. 1705 (tonn. 1801), introito fr. 4800 (fr. 4973.10). Introito complessivo fr. 18,600 (fr. 21,044.90), ossia fr. 715.38 (fr. 809.42) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 39,200 (1880: 41,682), introito fr. 43,100 (fr. 45,198.50); merce trasportata tonn. 6360 (tonn. 5691), introito fr. 20,900 (fr. 20,060.15). Introito complessivo fr. 64,000 (fr. 65,258.65), ossia fr. 955.22 (fr. 974.01) in media per chilometro.

Ferrovie dell'Ungheria. — Il *Lloyd* di Pest annuncia che il Governo si è inteso colla Banca dei Paesi austriaci riguardo alla costruzione della ferrovia Pest-Semlino.

La *Neue Freie Presse* aggiunge, dal canto suo, che la Banca s'impegna a dar compiuta la linea entro 3 anni.

La costruzione di essa verrà affidata alla Compagnia di Fives-Lille. La Banca riceverà come prezzo della costruzione 25 milioni di fiorini, cifra nominale in titoli di rendita in carta ungherese. Di questa somma essa riprenderà la *ferma* di 12 milioni di fr. al tasso dell'84; ed avrà per un anno il diritto di opzione, ad un tasso superiore, sulla rimanenza dei 13 milioni di fior.

Siccome, per avviso del Ministro delle finanze d'Ungheria, sarebbe impossibile, di fronte alla progettata conversione della rendita in oro, di emettere provvisoriamente dei nuovi titoli di rendita, così la Banca si dichiarò pronta a cedere la rendita in carta, ch'essa riceve ora dal Credito Mobiliare austriaco al tasso dell'87.

Ferrovia della Bosnia. — Scrivono da Vienna al *Giorn. di Udine*, del 13 corr., che fra i varii offerenti per la costruzione del tronco Zenica-Serajevo figurano tra le Imprese italiane la ditta Carbonaro e Vuga di Cividale e le ditta Ronchetti e Genasini della Lombardia. La lunghezza della linea è di chil. 78, per l'importo di fiorini 2,958,000.

Ferrovie dell'Algeria. — Negli ultimi giorni della sessione della Camera dei deputati francese, veniva presentato un progetto di legge per la dichiarazione di utilità pubblica di una ferrovia da Souk-Arrhas a Sidi-el-Hemessi. Una legge del 1877 concesse già questa linea alla Compagnia Bona-Guelma, con garanzia dello Stato, per tutta la durata della concessione, mediante anticipazioni rimborsabili con interesse 4 p. 0[0, di un minimo di reddito netto annuale del 6 p. 0[0 sul capitale di primo impianto *à forfait*. Al momento che si votò quella legge, non erano pronti gli studii, e fu stabilito che il capitale di costruzione sarebbe fissato in appresso, prima del principio dei lavori.

Ora gli studii son terminati, e tutte le pratiche per l'esame del progetto sono esaurite. Il tracciato parte dalla Stazione di Souk-Arrhas per riescire a Sidi-el-Hemessi sul confine dell'Algeria e della Tunisia, ove la linea deve collegarsi colle ferrovie della Medjerdah. La lunghezza del tracciato è di 54,500 metri.

Dietro gli accordi presi tra lo Stato e la Compagnia, il capitale di primo impianto venne fissato in 25 milioni di franchi. Secondo la Convenzione stipulata, la garanzia dello Stato è fissata al 6 p. 0[0 sul detto capitale, essendo fissate le spese d'esercizio a fr. 7,700 almeno per chil.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Tutta la seduta del Consiglio comunale del 13 corr. venne occupata dalla discussione della proposta relativa alla via Flaminia. Dai discorsi fatti dai varii consiglieri risulta l'evidente necessità di preparare un piano definitivo d'ampliamento e di sistemazione, non solo della via Flaminia, ma di tutto il quartiere fuori la Porta del Popolo, ed appunto in questo senso fu approvato un ordine del giorno presentato dal consigliere Piperno ed accettato dalla Giunta.

Fu quindi approvato il già annunciato compromesso Menotti, Valli e C., secondo il quale la costruzione d'un vasto piazzale esterno innanzi alla Porta del Popolo è assicurata.

È già questo un primo passo verso la formazione della grande passeggiata lungo la via Flaminia; e sebbene il Consiglio non abbia voluto approvare per pochissimi voti l'ordine del giorno presentato dal cons. Ferraioli, e sostenuto con molta copia di ragioni dal cons. Alibrandi, col quale si portava l'ampiezza della sezione stradale della Flaminia da 20 a 30 metri, pur non ostante ci possiamo rallegrare della deliberazione adottata.

Fra poco tempo, quando cioè sarà costruito il piazzale, si sentirà il bisogno d'allargare la via Flaminia, ed allora la proposta Ferraioli-Alibrandi otterrà l'unanimità dei suffragi.

Nuova condotta d'acqua potabile in Torino. — Nella seduta del 15 corr. al Consiglio comunale di Torino, il Sindaco riferì sulle trattative fatte col signor James Hendrey per la condotta d'acqua potabile dai laghi di Avigliana, e le condizioni stipulate.

Il signor Hendrey si obbliga a raccogliere e derivare dai laghi di Avigliana e condurre in Torino l'acqua in deflusso continuo, in quantità non minore di metri cubi 30,000 per ogni 24 ore, colla pressione necessaria per arrivare ai punti più elevati delle case della città.

La Città di Torino concede al signor Hendrey, e per esso alla Società da lui rappresentata, il lotto di terreno dell'antica Piazza d'armi, coerente a giorno col corso Duca di Genova, a levante colla via Amedeo Avogadro, a notte colla via Assietta, a ponente colla via Donati.

La superficie di tale isolato si calcola di circa metri quadrati 7590, ed il suo valore di L. 20 per cadaun metro quadrato.

La Società concessionaria dichiara di stabilirvi un giardino con getti d'acqua perenne, ed un Museo accessibile al pubblico, in cui siano raccolti tutti i molteplici e svariati modi di usare dell'acqua per servizio delle famiglie e dell'industria; osservando, nella prescritta costruzione a villini, tutte le modalità e condizioni, di cui nel Capitolato approvato dal Consiglio comunale il 21 giugno 1872.

Il concessionario si obbliga a presentare i progetti entro 6 mesi, a cominciare i lavori nel termine di 4 mesi dall'approvazione dei progetti, e ad ultimare le opere nel termine di 36 mesi.

Il concessionario fece il deposito di 100 mila lire, salvo a completarlo sino a 250,000, quando si firmerà l'atto definitivo. —

Su tale proposta parlarono in vario senso i consiglieri *Sobrero*, *Sperino*, *Sambuy*.

Il cons. *Rossi* propose che la Società provvegga gratuitamente l'acqua per cinque o sei fontane, che il Municipio stabilirebbe su diverse piazze, e che fornisca l'acqua a tutti i punti della città sino alle *barriere*.

Pacchiotti osservò esservi un grande vantaggio nell'accettare il contratto colla Società Hendrey; l'acqua, esaminata da Cannizzaro, Borsarelli, Cauda e Carlevaris, è buona; e ce se ne dà in quantità abbondante.

Quindi il Consiglio si ritirò in seduta privata per udire ulteriori spiegazioni dal Sindaco sull'argomento.

Dopo le spiegazioni del Sindaco, il Consiglio approvò la proposta della Giunta, con raccomandazione alla medesima di tener conto, nelle trattative a seguire, delle sovraccennate istanze del cons. *Rossi*.

Miniere dell'Elba. — Sabato scorso, presso la Intendenza di finanza in Roma, la Società italiana costituitasi in Livorno per l'affitto delle Miniere dell'Elba offrì l'aumento del ventesimo sul prezzo di lire 5 per ogni tonnellata di minerale, pel quale l'affitto stesso era stato provvisoriamente aggiudicato al signor Hollway.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 24 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 15 corr.), la Società anonima per azioni, sedente in Torino col titolo di *Società di Monteponi Regia Miniera* presso Iglesias in Sardegna, col capitale nominale di L. 4,800,000, diviso in 9,600 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 60 anni, a partire dal 3 dicembre 1850, è autorizzata ad emettere 7000 Obbligazioni da L. 500 ognuna, fruttanti l'annuo interesse 5 1|2 p. 0|0, e rimborsabili per estrazione a sorte in 15 anni, a cominciare dal 1886.

Personale amministrativo delle Ferrovie dell'Alta Italia — Ecco l'*Avviso-programma* emanato, come annunciammo nel precedente numero, dal Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie:

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di avere una scorta di candidati idonei ad *Impieghi amministrativi* da assumere in servizio di mano in mano che se ne verifichi il bisogno, ha stabilito di aprire un *pubblico concorso di esami*.

Le condizioni per l'ammissione a tale concorso sono le seguenti:

1. Essere regnicolo.

2. Avere, all'atto della pubblicazione del presente avviso, un'età non inferiore a 17 anni e mezzo e non superiore a 30; fatta eccezione per gli ex-militari, pei quali il limite massimo di età è portato ad anni 33, purchè il loro congedo non dati da oltre due anni. — Avvertesi però che non saranno chiamati in servizio quei concorrenti riusciti idonei agli esami, i quali, nel periodo di tempo decorso dall'esame all'epoca in cui si presenterà l'opportunità di assumerli, avessero già oltrepassato i limiti massimi di età rispettivamente sopra accennati.

3. Essere di sana costituzione fisica.

Gli aspiranti al presente concorso dovranno produrre al Consiglio d'amministrazioae delle Strade ferrate dell'Alta Italia, residente in Milano, non più tardi del 31 maggio p. v., un'istanza su carta da bollo da cent. 50, corredata dai seguenti documenti:

a) Estratto autentico dell'atto di nascita;
b) Certificato di vaccinazione;
c) Certificati autentici degli studii percorsi;
d) Documenti autentici constatanti gli eventuali impieghi privati o pubblici precedentemente coperti;
e) Certificato di buona condotta rilasciato dall'Autorità municipale, e di data non anteriore al 1° gennaio del corrente anno, coll'indicazione dello stato civile;
f) Fedina criminale, pure di data non anteriore al 1° gennaio corrente anno, rilasciata dal Tribunale civile e correzionale della circoscrizione giudiziaria sotto la quale trovasi il Comune in cui nacque l'aspirante, oppure dal Ministero di grazia e giustizia, se nato all'estero e naturalizzato cittadino italiano.

Per gli ex-militari, oltre i suindicati documenti, si richiede:

g) Congedo illimitato od assoluto, il primo accompagnato dall'estratto matricolare Mod. 10, ed il secondo dal certificato militare di buona condotta.

Per coloro poi che furono rimandati o riformati dal servizio militare, si richiede invece:

h) Certificato dell'esito di leva, o congedo di riforma, corredato quest'ultimo dal certificato militare di buona condotta.

L'istanza dovrà essere scritta tutta di pugno del ricorrente, il quale dovrà inoltre, dopo la firma, indicare chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avranno a fargli. L'aspirante dovrà pure specificare nell'istanza il numero e la qualità dei documenti prodotti.

L'Amministrazione si riserva di rifiutare le istanze degli aspiranti che non avranno trasmessi tutti, e regolari, i documenti sopraindicati, oppure che avessero sui medesimi delle annotazioni sfavorevoli.

Le istanze ed i documenti che pervenissero in piego non affrancato, od insufficientemente affrancato, saranno respinte all'Ufficio postale.

Agli esami si farà precedere una rigorosa visita medica, e nessuno degli aspiranti sarà ammesso agli esami stessi, se non avrà conseguita prima la dichiarazione d'idoneità fisica dall'Ispettore sanitario, il cui giudizio è da ritenersi inappellabile.

I concorrenti riconosciuti ammissibili agli esami saranno chiamati non prima della seconda metà del mese di giugno p. v., in giorno e località da stabilirsi, e che verranno fatti conoscere con lettera a ciascuno di essi.

Gli esami saranno *scritti* ed *orali*.

All'esame orale non potranno essere ammessi quegli aspiranti che non avessero riportata la idoneità nell'esame scritto.

Occorrendo quindi alla Commissione per la revisione dei temi in iscritto un certo lasso di tempo, i candidati saranno chiamati all'esame orale in giorno, che verrà loro più tardi indicato con apposita lettera.

Si avvertono i ricorrenti che il primo viaggio che avranno ad eseguire per recarsi alla sede fissata per l'esame scritto, rimarrà completamente a loro carico; pel secondo viaggio invece, che i soli idonei nell'esame scritto dovranno effettuare per recarsi dalla propria residenza alla località fissata per l'esame orale, sarà loro concesso un biglietto di andata e ritorno, interamente gratuito, ma limitato, ben inteso, al percorso cadente sulle linee di questa Amministrazione.

Gli esami verteranno sulle seguenti materie:

Per l'esame in iscritto.

a) *Composizione in lingua italiana*; su tema che serva a far conoscere il grado di coltura e di capacità del candidato;

b) *Quesito d'aritmetica.* Prime quattro operazioni a numeri interi e con frazioni ordinarie e decimali — Proporzioni — Regola del tre semplice e composta — Radice quadrata — Regole di Interesse e di Sconto — Conti scalari.

c) *Quesito di geometria elementare piana e solida.* — Nomenclatura e calcolazione pratica delle superficie e dei volumi:

d) *Saggio di calligrafia;*

e) *Traduzione facoltativa* dall'Italiano al Francese, Tedesco od Inglese.

Per l'esame orale.

Interrogazioni sull'*Aritmetica* e *Geometria*, entro i limiti di cui alle lettere *b*) e *c*). — Nozioni sul *sistema metrico decimale.* — Nozioni sulla *geografia fisica*, *commerciale e politica dell'Europa in generale e dell'Italia in particolare.* —

Il numero dei candidati da prenotarsi pei bisogni dell'Amministrazione, sarà limitato a 300 in ordine di merito.

Quando l'idoneo, invitato ad entrare in servizio, non corrisponda all'invito entro il termine prefissogli, sarà considerato come rinunciatario.

L'Amministrazione si riserva di ritenere come nulli gli esami favorevolmente sostenuti, nel caso che dalla revisione dei documenti risultasse qualche circostanza per la quale, a termini dei vigenti Regolamenti, l'aspirante non potesse essere ammesso nel personale ferroviario.

Agli aspiranti che avranno sostenuto, con soddisfacente risultato, i due esami, scritto ed orale, sarà rilasciato un Certificato d'idoneità.

Gli idonei, all'atto della chiamata in servizio, saranno

tenuti a produrre quegli altri documenti che, secondo le esigenze del Regolamento sul Personale, l'Amministrazione credesse necessario di richiedere.

L'assunzione degli idonei si farà *in via di esperimento*, e durante il periodo di prova sarà loro corrisposta una retribuzione giornaliera di lire 3.

Quei concorrenti poi, che dopo riportata l'idoneità non avessero ottenuto collocamento per mancanza di posti, potranno ritentare la prova di miglior classificazione in altro concorso, subendo nuovi esami, oppure concorrendo coi punti riportati nel presente.

NB. — Si prevengono agli aspiranti, che tutte le domande per impiego antecedentemente prodotte ad un Ufficio dell'Amministrazione, saranno considerate nulle e come perente.

Gli aspiranti stessi dovranno provvedere al ricupero dei documenti allegati a quelle istanze, che per avventura non fossero già stati loro restituiti.

Nuova carrozza a vapore sistema Bollée. — Il 15 corr., sulla strada dalla Stazione di Mestre a Treviso, si eseguirono gli esperimenti della nuova carrozza a vapore, sistema Bollée, esperimenti che già ebbero luogo in questi giorni, con esito felice, anche a Vicenza ed a Verona.

Leggesi in proposito nella *Gazz. di Venezia:*

La carrozza di cui si tratta ha nella parte anteriore la macchina, di semplice e ben combinato modello, e nella parte posteriore tiene la caldaia, il deposito per il carbone ed il posto per il fuochista. Il conduttore sta sul davanti per il maneggio dei manubri necessarii alla introduzione del vapore nei cilindri ed a quello dei freni. La carrozza, capace di sei persone e robusta per costruzione, sta nel mezzo, e sotto di essa passa il tubo che serve per la introduzione del vapore nei cilindri.

Mirabile è il congegno delle due ruote davanti, ciascuna delle quali, avendo l'asse indipendente da quello dell'altra, può prestarsi con ogni facilità a qualunque snodato movimento, e permette alla carrozza di girarsi in un raggio di 5 metri ed anche meno. Questa carrozza ha la forza di circa 8 cavalli, e la caldaia, esperimentata a 15 atmosfere. viene usata con una pressione ordinaria di 7 ad 8 atmosfere.

Il Bollée, con questa sua carrozza ha sciolto, a parere degli intelligenti, il problema di una locomozione a vapore libera senza guide; ma altri problemi si affacciano ai riguardi della sua praticità ed a quelli dell'economia.

La piccola locomotiva ha in sè tutto quanto abbisogna: oltre al deposito del carbone, vi sono serbatoi d'acqua, e questi costruiti nei vuoti della carrozza per entro ai sedili, traendosi così profitto d'ogni spazio. La carrozza che serve agli esperimenti, inventata dall'ingegnere Bollée Amedeo, francese, fu costruita a Berlino nello Stabilimento meccanico Voehlert, ed è mirabile per solidità. La caldaia, retroposta al sedile principale della carrozza, per quanto siasi procurato d'isolare il calorico che da essa emana, non può certamente rinfrescare la schiena di chi si trova seduto; ma, allorchè la carrozza è in movimento, il calore si farà certo meno sensibile. Forte è il rumore ch'essa produce in piena corsa, e grande la quantità di polvere che solleva; e tutto questo può essere d'ostacolo grave, perchè, sì il rumore, che la polvere possono mettere lo spavento nei cavalli o farli travedere.

Insomma, la nuova carrozza a sistema Bollée ha dei pregi eminenti, ma ha anche dei lati brutti, come, del resto, avviene in tutte le invenzioni, allorchè si trovano ai primi loro stadii. —

Ritornando all'esperimento del 15, diremo che le molte evoluzioni eseguite nel piazzale della Stazione di Mestre e su quello stradale, ebbero esito felicissimo, e impressionarono favorevolmente le molte persone che vi hanno assistito.

Nella corsa sino a Treviso, e precisamente alla barriera Vittorio Emanuele (tratto di strada, che l'Orario delle ferrovie calcola in chilometri 21), si è impiegato circa un'ora; ma va tenuto conto che si fecero alcune fermate, tra le quali a Mogliano per rifornire l'acqua. Deducendo il tempo impiegato nelle fermate, si calcola di avere speso 35 minuti nella corsa da Mestre a Treviso, e questo si può dire risultato soddisfacentissimo.

Lungo lo stradale, la carrozza a vapore si è incontrata spesso con veicoli a cavalli, e non si ebbero a lamentare inconvenienti di sorta.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero nella scorsa settimana, piuttosto freddi: freddezza che influì a deprimere le Azioni Meridionali da 471 a 467, reagendo però prontamente e riprendendo il prezzo di prima e superandolo di una lira circa. Le Obbligazioni relative cadute anch'esse da 278.50 riebbero i 277.50. I Boni intrattati sul 547.

Le Sarde, della serie A, non ebbero transazioni notevoli, e si aggirarono tra il 277.50 al 276.50, poi a 276.50; le altre, della serie B, tra il 280.50 al 278.50; le nuove abbastanza ferme sul 275.50.

Le Palermo-Trapani, 1ª e 2ª emissione, oscillarono tra il 281.25 al 282. Le Pontebbane in ribasso da 448 a 445; le Meridionali austriache da 284.50 scesero a 279. Le Azioni Ferrovie Romane quasi obliate vennero quotate a 140 e 138.

Parigi ci diede i prezzi per le Azioni Lombarde di 244; per le Obbligazioni di 275 a 279; per le Vittorio Emanuele, emissione 1863, di 276.25. Le Azioni Ferrovie Romane tenute sul 134 al 148; le Obbligazioni sul 370 al 366.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari. — 43ª estrazione eseguita il 10 aprile 1881.

Obbligazioni premiate.

Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire
879	5	25000	139	67	150	727	68	150
575	46	3000	174	66	150	878	86	150
610	15	1500	218	18	150	898	60	150
143	90	600	262	76	150	17	7	100
666	16	600	305	12	150	17	59	100
464	12	200	361	73	150	210	23	100
544	80	200	410	23	150	232	9	100
544	89	200	427	26	150	363	70	100
18	59	150	428	23	150	522	66	100
30	3	150	430	34	150	548	63	100
31	51	150	480	61	150	609	19	100
33	24	150	500	91	150	632	4	100
54	76	150	519	10	150	676	83	100
120	89	150	650	90	150	732	99	100
131	48	150	683	94	150	853	55	100

(Seguono le Obbligazioni premiate con 50 lire).

Pagamento dei premii e rimborsi, a partire dal 10 luglio 1881 a Bari, Cassa comunale.

CONVOCAZIONI

Società italiana delle Miniere petroleifere di Terra di Lavoro (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 4 maggio p. v. in Milano (via S. Giuseppe, 4), per la relazione dei liquidatori, per la nomina di un liquidatore in luogo di un rinunciatario, e per deliberazione sopra un progetto di cessione.

Società anonima delle Miniere di Poggio Alto presso Roccatederighi — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 8 maggio p. v. in Firenze (via Bufalini, 30), per la relazione sui bilanci al 31 marzo 1881, e relative deliberazioni, per la nomina di consiglieri e sindaci uscenti di carica, per rapporto del Consiglio sulle condizioni sociali, e per comunicazioni della Presidenza.

Avvisi d'Asta

Il 25 corr., presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale del littorale tirreno, che dall'abitato di Cetraro va alla Marina di Buonifati, della lunghezza di metri 10,316.75, per il presunto importo di L. 288,650. Deposito interinale L. 9339 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 28,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada da Ginosa al confine colla Basilicata, della lunghezza di m. 7206, del presunto importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2506; cauzione definitiva L. 5000 in denaro o biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione della strada provinciale Monteparano-Taranto, per il presunto annuo canone di L. 11,500. Manutenzione dalla consegna al 31 maggio 1883. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva L. 1200 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Padova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione dei manufatti e corsi d'acqua della sezione VI del 1° circondario idraulico di Padova, per la presunta annua somma di L. 40,000. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1886. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tratto del 1° tronco della strada comunale obbligatoria detta *Porretta Castel di Casio*, esteso da Porretta al picchetto 130, sul prezzo di L. 33,498.34, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2500 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 4300 idem.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorrenti alla colmata artificiale della porzione del Lago di Licola, compresa fra le sezioni 18 e 23 del piano generale di bonificamento, sull'importo di lire 237,688.99, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Campo di Giove (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Campo di Giove alla Fontana di Causano, della lunghezza di m. 6,431.08, per il presunto importo di L. 97,165.04. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 idem, o rendita D. P.

— Il 3 maggio p. v., presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilochi, per il presunto importo di L. 390,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 39,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione ad uso di Sifilicomio di un fabbricato posto in via Garibaldi ai N. 44, 47 e 48, per il presunto importo di L. 111,550. Deposito interinale lire 5000; cauzione definitiva L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sulla vetta del Monte Canarbino per L. 1,100,000. Lavori da eseguire entro 1400 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

Il lavoro di costruzione del ponte in ferro sul Meduna al passo di Corva fu definitivamente deliberato alla Casa Galopin-Süe-Jacob e Comp. di Savona per la somma di L. 52,700.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che, all'assemblea generale ordinaria convocata per questo giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'art. 42 dello statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al *trenta* aprile corrente, all'ora una pomeridiana, negli Uffizi della Società in Roma, via Due Macelli, n. 78 e 79.

I biglietti d'ammissione rilasciati per l'assemblea d'oggi sono validi per la futura adunanza.

Trattandosi di assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero dgli intervenuti le deliberazioni samnno valide.

Ogni azionista che abbia depositato non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 25 corr. almeno 30 azioni ha diritto d'intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S¡M., presso il sig. Jacob S. H Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1880, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale, e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello stesso Statuto.

Roma, 12 aprile 1881.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **27,400** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **6,005,300** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **545,500** »

ACCIAIO in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, piombo e zinco da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 aprile 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 31 marzo 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 27 Aprile 1881. N.° 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MEMORIALE

DELLE TRE PRINCIPALI AMMINISTRAZIONI

DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

SUL PROGETTO DEFINITIVO

DEL NUOVO CODICE DI COMMERCIO ITALIANO

(Continuazione — V. N. 16).

« Rispetto alle cose (dice la prima parte dell'art. 398 del « progetto) che per loro natura soggiacciono, durante il « trasporto, ad una diminuzione nel peso o nella misura, « il vettore può limitare la sua responsabilità fino alla « concorrenza di un tanto per cento preventivamente de« terminato, che deve essere stabilito *per ciascun capo o* « *collo* ». Siffatta redazione non ci sembra, nè giusta, nè chiara. Diffatti, quando trattasi di categorie di merci che per la loro natura soggiacciono, pel fatto solo del trasporto, a diminuzione di peso o di misura, l'esenzione da responsabilità del vettore pel calo naturale non è una « facoltà », ma un « diritto »; perchè adunque si dà ad un diritto la veste di una eventuale limitazione, quasicchè, se il vettore non la esprime, debba rispondere anche del calo naturale? In secondo luogo, la locuzione usata in fine della riferita parte dell'art. 398 può lasciare adito alla pretesa, che il tanto per cento di calo naturale debba essere preventivato « per ciascun capo o collo », e non invece controllato dopo che una differenza di peso o volume ebbe in genere a verificarsi. Ognun vede la dubbiezza ed i litigi da cui sarebbero assiepate le Stazioni di partenza, se si dovesse stabilire per ogni collo la diminuzione di peso o di volume, ch'esso può naturalmente subire: spesso anche gli speditori pretenderebbero di applicare criterii e norme diverse, secondo la condizionatura e lo stato di ciascun collo, quand'anche si trattasse dello stesso genere di merce. Meglio, a nostro avviso, risponde allo scopo l'art. 32 del progetto di Berna: « In quanto concerne le merci, che in « ragione della loro natura particolare subiscono, pel fatto « solo del trasporto, una diminuzione di peso, *la Ferrovia* « *non risponde* di tali ammanchi, se non in quanto sor« passano la tolleranza determinata dalle disposizioni da « emettere per l'eseguimento della presente Convenzione. « — Nel caso di trasporto di più colli con una sola let« tera di vettura, la tolleranza *sarà* calcolata separatamente « per ciascun collo, quando il peso dei colli isolati è in« dicato sulla lettera di vettura, o può essere constatato « altrimenti. — Tale restrizione di responsabilità non può « tuttavia essere invocata, quando sarà provato che la « perdita, secondo le circostanze di fatto, non risulta dalla « natura della merce, o che la tolleranza fissata non può « applicarsi in ragione della natura della merce, o delle « circostanze nelle quali si produsse l'ammanco, ecc. — ».

Viene quindi l'art. 399, che tratta l'importantissimo argomento delle indennità per avarìe o perdite, adottando la base del prezzo corrente nel luogo e tempo della riconsegna. Questo stesso criterio segue pure il progetto di Berna (1), ma in modo meglio coordinato nel suo complesso e meglio rispondente all'interesse del traffico ferroviario; ammette cioè tre mezzi: 1° in via normale, pagamento del valore reale della merce; 2° compenso limitato e prestabilito, mediante tariffe speciali; 3° garanzia di ogni maggior danno, mediante « dichiarazione dell'interesse alla consegna, ossia della resa al destinatario », verso pagamento di apposita sovratassa. Non vediamo il perchè uguale trattamento non sarebbe conveniente pei trasporti interni; non ci pare anzi dubbio che il sistema del pagamento dell'integro valore, così come il progetto di Codice lo mette innanzi, profitterebbe agli stranieri a detrimento dei nazionali, a meno che, traducendosi il progetto di Berna in legge internazionale, non si ottenesse la desiderata uniformità e parità di trattamento nella materia.

Infatti, poste dall'articolo che esaminiamo le basi d'indennità per avarìe o perdite, il successivo art. 405 stabilisce che ogni domanda di risarcimento del mittente o del destinatario debba essere diretta contro il primo o contro l'ultimo vettore, o contro l'intermedio, se questo sia il responsabile; e che ogni vettore, chiamato a rispondere di fatti non suoi, possa agire contro il precedente o contro l'intermedio, autore del danno. Dal raffronto della prima

(1) Articoli 34, 35, 37, 38 e 8 del Regolamento d'esecuzione

parte di questo articolo colla seconda si induce la diretta responsabilità, di fronte al mittente o al destinatario, del vettore di partenza o di quello di arrivo, o, in certi casi, di quello intermedio, salvo poi a loro il regresso nei rapporti scambievoli. Tale sistema, forse suggerito dalla opportunità di facilitare la soluzione delle vertenze fra il reclamante ed il vettore col quale egli si trova a contatto, è poi egualmente giusto, legale e di facile attuazione? Prima di tutto, se tale responsabilità può stare per il vettore mittente, che scelse quelli successivi, starà poi egualmente quando la scelta non fu sua, ed implicitamente, come nella pluralità dei casi avviene, fu del mittente stesso, per trattarsi di trasporto in servizio cumulativo, a determinate condizioni speciali, fatte note al pubblico? E quando trattasi del vettore d'arrivo, ed è provato che il fatto non è suo proprio, perchè non dovrà egli venire assolto, come la più autorevole giurisprudenza ha sempre riconosciuto; tanto più se, come è il caso ordinario, egli abbia dovuto accettare la spedizione, perchè vincolato da un servizio cumulativo?

Si è specialmente nei casi di servizii cumulativi internazionali, che non si possono non ritenere compresi nell'art. 405, stante i tarmini generali della sua seconda parte, e nell'art. 912 sulle prescrizioni riflettenti anche le spedizioni per l'estero, che si presenta il difficile argomento delle basi di indennizzo, e si fa manifesto il gravame che sorgerà a carico delle Amministrazioni ferroviarie in servizio cumulativo, a cagione delle disparate misure d' indennità presso le medesime vigenti, e presso molte di esse rigorosamente applicate. — Una spedizione, ad esempio, fatta in servizio cumulativo dalla Germania o dall'Austria, giunge in Italia avariata, mancante, o va perduta. Che ne avverrà? Sebbene il danno siasi prodotto sulle linee estere, tuttavia, siccome i regolamenti di quelle Ferrovie (1) sanzionano l'indennità a base prestabilita in ragione di peso e di altri dati uniformi, e tali regolamenti son vera legge e rigorosamente applicati dai Tribunali (perchè il Codice germanico, comune all'Austria-Ungheria), li riconosce (articolo 427), facilmente si accorderanno sempre il mittente ed il destinatario, onde quest'ultimo agisca contro la Ferrovia italiana ch'egli farà condannare al pagamento del danno, e forse anche ad un risarcimento onerosissimo, profittando delle espressioni che troppo facilmente vi si prestano: « Se il danno è operato con dolo o *manifesta* negligenza, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile » — Gli articoli 401 e 405 ciò ammettono, ed il carattere giuridico del servizio cumulativo apre la via all'azione. In simili casi, l'Amministrazione delle Ferrovie italiane non mancherà di agire in rilevo verso le Ferrovie cedenti: saranno queste, poniamo pure, condannate a manlevarla; ma primieramente, esse non si cureranno mai di comparire in giudizio, come di fatto sempre avviene, perchè poco o nulla si preoccupano di sentenze di difficilissima esecuzione contro di loro; e ad ogni modo poi l'Amministrazione italiana dovrà sempre ricorrere al costoso mezzo di atti processuali all'estero; nè, sotto l'influenza della legislazione locale ammettente basi di compenso diverse, il giudizio sarà semplicemente di delibazione. Tanto poco caso fanno le Compagnie estere dei giudicati dei Tribunali di altri paesi, che tra le Ferrovie francesi e le italiane si dovette stipulare, che simili giudicati siano considerati come una comune passività, da liquidarsi secondo norme amministrative.

In materia poi di esportazione dall'Italia, il gravame del vettore italiano sarà sempre più diretto ed incontestabile di fronte all'art. 394. E quanto si è detto rispetto all'avaria o alle perdite, vale naturalmente in ordine ai ritardi, pei quali molti regolamenti esteri non altro ammettono fuorchè l'abbuono del porto. Anche qui il vettore italiano pagherà « il maggiore risarcimento » sancito dall'art 397, ed otterrà poi dalla Ferrovia estera responsale qualche abbuono della tassa di porto, a propria forzata tacitazione.

Pertanto, « rispetto ai trasporti che si operano in servizio cumulativo internazionale », le basi d'indennità vorrebbero essere regolate dalla legge dell'Amministrazione responsabile, ed il Codice di commercio dovrebbe esprimersi in modo da lasciare impregiudicato il sistema. — Desideriamo noi pure una liberale legislazione internazionale in fatto di trasporti; ma, finchè non si abbia siffatta garanzia, domandiamo che, nello ammettere gli stranieri al favore della nostra legge, non siano le Amministrazioni nazionali sacrificate a sopportare esse sole la differenza fra le basi di indennità fissate dalle varie legislazioni.

Più sopra abbiamo rimarcata la parola « manifesta », che leggesi nel secondo capoverso dell'art. 399, perchè una negligenza, quand'anche manifesta, può essere lievissima, nè deve quindi per ciò solo dar luogo ad un risarcimento, quale l'articolo lo presuppone. Più giuridica ed esatta sarebbe la dizione, usata dal progetto di Berna, di « colpa grave »; ed anche meglio sarebbe conservare quella di « frode o d'infedeltà », che leggesi nel vigente Codice di commercio, e ch'è assai più equa, avuto soprattutto riguardo alle svariatissime accidentalità inseparabili dall'esercizio ferroviario; sebbene però noi riteniamo che il richiamo espressamente fatto di un principio, il quale è già di diritto comune, e quindi sarebbe di per sè stesso impregiudicato per quei pochi casi che veramente lo meritassero, non possa che servire di pretesto a frequenti esagerate pretese.

La « misura del risarcimento (termina l'art. 399) del « danno derivante dalla perdita dei bagagli di un viaggiatore, consegnati al vettore senza indicazione del contenuto, si determina secondo le particolari circostanze « del fatto ». Ed a tale proposito, pare ovvio l'osservare che tanto valeva il tacere del bagaglio, non potendosi adoperare parole più vaghe ed elastiche. Anzitutto sarebbe occorsa la definizione del bagaglio (1), importante assai sotto l'aspetto legale, come lo dimostrano la specialità della materia e le stesse frasi nebulose usate dal progetto. In secondo luogo, posta la definizione, sarebbe *convenuto* regolare (2) il compenso eventuale con criterii *precisi*: diversamente, ne avverranno le più singolari contestazioni. I commessi viaggiatori, che consegnano i loro campionarii come bagagli, non si peritano di reclamare somme favolose anche per un ritardo di poche ore, salvo a poi dichiararsi tacitati con qualche centinaio di lire, nei casi più gravi. In tema di bagagli pertanto, più che mai sarebbe consigliato il sistema di una equa indennità sovra basi prestabilite, offrendo anche il già menzionato mezzo della « dichiarazione d'interesse alla consegna », pel casi in cui un interesse speciale veramente sussista. Sarebbe anzi pur consigliata una eccezionale prescrizione brevissima, essendo ancora molto eccessivo il lasso di sei mesi, fissato dall'art. 912, trattandosi di oggetti generalmente di poco valore, e dei quali è pressochè impossibile constatare l'identità (3).

Ma, prima di porre termine alle loro osservazioni sul

---

(1) Vedi il Regolamento citato in nota a pag. 15, ed altri delle Ferrovie tedesche.

(1) La dà il paragrafo 24 del citato Regolamento di esercizio delle Ferrovie tedesche, pag. 20, così concepito: « Come « bagaglio di viaggio viene di regola spedito soltanto ciò che « il viaggiatore porta seco per l'occorrenza del viaggio. pro- « pria e de' suoi attinenti, nominatamente valigie, sacche da « notte, da viaggio, cappelliere, cassette e simili; casse più « grandi impaccate a modo mercantile, tonnellate, come pure « altri oggetti da non annoverarsi fra le occorrenze di viaggio, « possono essere ammessi in via di eccezione. Gli oggetti che « sono esclusi dalla spedizione come merci di carico, non pos- « sono essere consegnati neanche come bagaglio da viaggio ». — E così pure il paragrafo 27 del Regolamento Svizzero dichiara: « Per regola generale, è considerato come bagaglio di « viaggio, e come tale trattato e promosso, quello solo che il « viaggiatore prende seco in bauli, sacchi da notte, e simili, « pel bisogno proprio e de' suoi, nel viaggio. Le casse di « maggior dimensione, del genere dei colli di commercio, dei « fusti, ed altri somigliauti oggetti, non sono da riguardarsi « come bagaglio. Parimenti non si comprendono sotto l'idea « di bagagli, nè il denaro, nè i biglietti di Banca o carte di « valore, nè i gioielli, nè i metalli preziosi, nè gli oggetti « d'arte, ecc. »

(2) Come anche fanno i regolamenti poco fa menzionati.

(3) NANI: *Della responsabilità, ecc.*, pag. 140.

tema cotanto importante delle basi d'indennizzo, le Amministrazioni di strade ferrate non possono, come già fecero pel progetto di Berna, fare a meno di avanzare il quesito: se, nell'interesse vero del commercio e dei trasporti, non meriti la preferenza il sistema della indennità a basi prestabilite in ogni caso, col temperamento della « dichiarazione d'interesse alla consegna », mediante una moderata sovratassa per chi intende prevalersene.

Tale sistema ha già la sanzione dei regolamenti in vigore (1): è ammesso in Germania, in Austria, in Ungheria, nel Belgio, in Isvizzera ed altrove; forma la base della meglio ordinata e prospera Unione ferroviaria, il Verein tedesco, comprendente 59 Amministrazioni di Strade ferrate, con una rete complessiva di 55,000 chilometri. L'argamento quindi merita studio, ed è a ponderare seriamente prima di rinunciare ad un mezzo di soluzione così facile, pronto ed equo.

E confermiamo essere il sistema equo, nonostante abbia contro di sè il pregiudizio volgare, come si desume anche dai voti di varie Camere di commercio, che furono tenuti in conto nella compilazione del progetto; imperocchè il Verein ha osservato a questo proposito, avere una lunga esperienza provato come il valore delle merci trasportate sulle sue linee sia inferiore, nella pluralità dei casi, al limite del saggio normale, che, secondo i regolamenti di quella grande associazione, costituisce l'indennità per le perdite a base prestabilita: di quel saggio cioè che è calcolato pel valore medio presunto della merce, esclusi gli elementi accessorii e indiretti, che aggraverebbero iniquamente la responsabilità delle Ferrovie, raddoppiando o triplicando frequentemente la spesa (come l'esperienza dimostra nei paesi di dritto francese), dando esca a litigi e facilitando esageratissime pretese, a vantaggio talvolta di immorali speculazioni; mentre il commercio serio ed onesto preferisce la « base prestabilita », come quella che gli porge adeguato compenso, di facile ed immediata liquidazione (2).

Sciolto quindi il problema, nel senso che la misura d'indennità a base prestabilita corrisponda al valore medio delle merci, sarà eliminata ogni difficoltà. L'esercizio ferroviario ed il commercio non avranno che a lodarsene, poichè semplicità e prontezza loro premono anzitutto. La soluzione poi non sarebbe difficile, quando la graduatoria delle indennità fosse convenientemente e giustamente stabilita, estesa, proporzionata al medio valore reale delle merci, con savio discernimento divise in grandi gruppi, secondo la loro classificazione. E siffatta scala d'indennità potrebbe anche essere rivedibile ad epoche determinate.

Sotto il punto di vista giuridico, la dottrina (3) e la giurisprudenza, sia patria (4), che straniera (5), si accordano nel riconoscere la legalità della clausola regolamentare per la responsabilità limitata . . . . . « Le tariffe, per « essere complete (così la Cassazione torinese nella causa « Bozzalla, già citata in nota), non basta che contengano « la indicazione delle tasse da pagarsi, ma è necessario « che stabiliscano inoltre le norme e le condizioni della « loro applicazione. Dovendo poi la responsabilità dell'in- « traprenditore di trasporti essere in correlazione colla « tassa che si paga pei medesimi, è ovvio che per le « merci assicurate, per cui la tassa è maggiore, più estesa « debba essere la responsabilità nel caso di perdita delle « merci; e per quelle non assicurate, per cui la tassa è « minore, la responsabilità debba essere più ristretta . . . « La sentenza pertanto che dichiarò tenuta la Società delle « Strade ferrate dell'Alta Italia a rimborsare alla Ditta « Bozzalla l'intero prezzo delle merci state perdute nel « trasporto sulla ferrovia da Genova a questa città, senza « che dette merci consistessero in oggetti di finanza o « fossero assicurate, ha violato l'art. 67 della Convenzione « 30 giugno 1864, stata approvata colla legge 14 maggio « 1865, e l'ultimo articolo della tariffa costituente l'an- « nesso A della Convenzione stessa, e l'art. 86 del Rego- « lamento approvato col R. Decreto 26 settembre 1860, ed « ha falsamente applicato le leggi generali sulla responsabi- « lità dei vetturali e commissionarii ». Questa la decisione della Corte Suprema, quando l'art. 86 (divenuto poi 124) delle Ferr. dell'Alta Italia non recava l'aggiunta finale, imposta alla cessata Società, come a quelle delle Ferrovie Romane e Meridionali, che cioè: « quando il proprietario « della merce perduta creda di aver diritto, in forza di « legge, ad una maggiore indennità, potrà farlo valere « presso i Tribunali competenti ». Dopo siffatta aggiunta, pur tuttavia le Amministrazioni di Strade ferrate sempre sostennero che, per dare all'articolo una interpretazione logica e giuridica, « la maggiore indennità » in esso contemplata, altro non potesse essere se non quella riservata pei casi di assicurazione, o di dolo, o di colpa grave del vettore, ovvero anche quella maggiore indennità che il reclamante pretendesse oltre quella offerta dalla Ferrovia, ma ognora entro la misura dall'articolo fissata. Ed anche poi la giurisprudenza, dopo qualche oscillazione, si manifestava in tale senso. Infatti, la Cassazione di Napoli, nella citata sentenza in causa Farina, « osservato anzitutto che « il vetturale o vetturino, contemplati negli articoli 1630 « e 1631 Codice civile, e nell'art. 82 Codice di commercio, « è quegli che personalmente conduce la vettura o il carro; « e siffattamente non può reputarsi una Società ferroviaria, « che, per concessione del Governo, esercita l'intrapresa dei « trasporti e delle vetture pubbliche; che per la detta ta- « riffa sono stabilite, nel caso di perdita, norme diverse, « secondochè il valore sia stato dichiarato o no. Nel primo « caso vien pagato un prezzo maggiore in aggiunzione « alla tassa in ragione di peso, e vien risarcito il valore « dichiarato; e nel secondo, la tassa è minore, ma l'in- « dennità è prestabilita ad un tanto in ragione di peso; « d'onde ne viene che, se (come erroneamente il Tribunale « ha giudicato) la responsabilità dell'Amministrazione fosse « la stessa per le merci di valore dichiarato e per quelle « di valore non dichiarato, ingiusta tornerebbe la tassa « più grave in aggiunta a quella sul peso . . . », ha insegnata la massima che: « la disposizione di un regola- « mento sui trasporti ferroviarii debitamente approvato dal « Governo, che fissa le indennità in caso di perdita ad un « massimo in ragione di peso (cioè L. 5 per chilogrammo « per le spedizioni a grande velocità, e L. 2 per quelle a « piccola velocità) è valida come patto e come legge. La « dichiarazione finale, che autorizza il reclamo ai Tribu- « nali, intendesi unicamente pel caso che l'Amministra- « zione ferroviaria, avuto riguardo al valore reale degli « oggetti, o tenuto conto del calo naturale, voglia liqui- « dare l'indennizzo in somma minore delle basi prestabilite « — in tal caso può il reclamante pretendere giudizial- « mente il dippiù, ma non mai oltre il massimo in ra- « gione di peso ». Ed infine, secondo la Cassazione francese, « une clause ayant pour object, non de exonerer la « dite compagnie étrangère de la responsabilité qui lui « incombe comme entrepreneur de transports, mais de « règler, d'avance et à forfait, les conséquences de cette « responsabilité, — n'est nullement en opposition avec les « principes d'ordre public admis en France ». — E per ora basta su questo importante argomento, che forse non

(1) Art. 124 del Regolamento per le Ferrovie Alta Italia; 92 delle Romane, e 93 delle Meridionali.

(2) Mémoire du Verein des Chemins de fer Allemands, 27 e 28 juillet 1879, relativement au projet de Convention internationale de Berne.

(3) Vidari (già citato), pagg. 560, 563, 564, 568, 569, 570 e 581. — Spanna (già citato), pagg. 30 a 41. — Nani: *Studii di diritto ferroviario*, in due fascicoli estratti dall'*Archivio giuridico*, Vol. XVI, Fasc. 6°, anno 1876, e Vol. XVIII, Fasc. 4.°, anno 1877. Bologna, tipografia Fava e Garagnani.

(4) Cassazione Torino, 26 novembre 1873, Ferrovia Alta Italia c.° Bozzalla ed altro; nonchè quelle citate in nota 8; ed in ultimo, Cassazione Napoli, 15 novembre 1879, Ferrovie Meridionali c.° Farina; 15 ottobre 1879, Ferrovie Meridionali c.° Fazio; e Corte d'Appello di Napoli, 18 giugno 1880, Lanificio Rossi c.° Ferrovie Meridionali.

(5) Oltre le sentenze citate in nota N. 9, Cassazione Parigi, 19 luglio 1876, Comp. Alsazia-Lorena c.° Cabasson e C.° dell'Est, e P. L. M. — 14 agosto 1876, Comp. dell'Est c.° Levy — 4 giugno 1878, Comp. dell'Est c.° Camion ed altri. — *Giurisprudenza costante,* secondo la quale il regolamento delle Ferrovie estere, limitativo di responsabilità del vettore, forma legge inalterabile del contratto di trasporto.

venne peranco studiato in Italia come si merita. Sul tema della necessità e legalità dei regolamenti delle condizioni dei trasporti, dovremo ritornare più tardi, trattando dell'art. 410.

(*Continua*)

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(febbraio 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di febbraio, confrontati con quelli del 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di febbraio 1881 ascese a lire 12,527,978 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,909,301
Bagagli	»	193,815
Merci a grande velocità	»	1,149,800
Id. a piccola velocità	»	6,206,983
Prodotti diversi	»	68,079
Totale	L.	12,527,078

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato . . .	L.	7,058,202	L.	6,673,814
» di diverse Società esercìte dallo Stato .	»	1,170,854	»	1,128,456
» Romane	»	2,235,889	»	2,211,796
» Meridionali . . .	»	1,766,099	»	1,607,012
» Venete	»	69,495	»	73,025
» Sarde	»	84,119	»	78,528
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	29,596	»	29,937
» Torino-Rivoli . .	»	8,671	»	9,118
» Settimo-Rivarolo .	»	9,807	»	9,836
» Milano-Saronno-Erba	»	40,907	»	37,632
» Conegliano-Vittorio	»	6,451	»	6,214
» Sicula Occidentale	»	47,888	»	—
Totale	L.	12,527,978	L.	11,865,368

Si ebbe dunque nel febbr. 1881 un aumento di L. 662,610 in confronto del 1880. — Aumentarono tutte le linee, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 384,388; le Meridionali con L. 159,087; le Ferrovie diverse esercìte dallo Stato con L. 42,398; e le Romane con L. 24,093; non potendosi tener calcolo delle L. 47,888 della ferrovia Sicula Occidentale, che a quell'epoca non era ancora aperta all'esercizio. — Diminuirono invece: le Venete con L. 3,530; la Torino-Rivoli con 447; e la Torino-Lanzo con L. 341.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto febbraio 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato . . .	L.	14,045,427	L.	13,060,823
» di diverse Società esercìte dallo Stato .	»	2,346,904	»	2,157,358
» Romane	»	4,463,920	»	4,231,829
» Meridionali . . .	»	3,609,786	»	3,134,890
» Venete	»	144,756	»	148,461
» Sarde	»	179,917	»	155,640
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	58,376	»	58,243
» Torino-Rivoli . .	»	17,314	»	17,594
» Settimo-Rivarolo .	»	19,963	»	18,623
» Milano-Saronno-Erba	»	85,798	»	71,348
» Conegliano-Vittorio	»	12,715	»	12,387
» Sicula Occidentale .	»	108,813	»	—
Totale	L.	25,093,689	L.	23,067,196

(*) V. *Monitore*, N. 12 a. c.

Si ebbe dunque nel primo bimestre 1881 un aumento di L. 2,026,423, in confronto del 1880. — Aumentarono specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 984,604; le Meridionali con L. 474,896; le Romane con L. 232,091; e le Ferrovie diverse esercìte dallo Stato con L. 189,546; non tenendosi conto delle L. 108,843 per la Sicula Occidentale, che a quell'epoca non era ancora aperta all'esercizio. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio era nel febbraio 1881 di chil. 8807, mentre nel febbraio 1880 era di soli chil. 8430, essendosi nel febbraio 1881 aggiunti altri chil. 19 agli 8788 dell'anno 1880 per il tronco Favarotta-Licata della rete Sicula. La lunghezza media poi nel febbraio 1881 ascendeva a chil. 8715, in confronto di 8353 ch'erano nel febbraio 1880, e di chil. 8493 ch'erano alla fine del detto anno. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di febbraio 1881, confrontato con quello del febbraio 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	1,816	L.	1,764
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,252	»	1,206
» Romane	»	1,329	»	1,314
» Meridionali	»	1,217	»	1,108
» Venete	»	507	»	533
» Sarde	»	229	»	339
Ferrovia Torino-Lanzo	»	924	»	935
» Torino-Rivoli	»	722	»	759
» Settimo-Rivarolo . . .	»	426	»	427
» Milano-Saronno-Erba .	»	659	»	627
» Conegliano-Vittorio . .	»	586	»	564
» Sicula Occidentale . . .	»	399	»	—
Media complessiva	L.	1,437	L.	1,419

Si ebbe dunque nel febbraio 1881 un aumento medio di L. 18, in confronto del febbraio 1880. — L'aumento principale si ebbe: sulle Meridionali in L. 109, sulle Ferrovie dello Stato in L. 52, e sulle diverse esercìte dallo Stato in L. 46. — La principale diminuzione si ebbe invece sulle Sarde in L. 110, sulla Torino-Rivoli in L. 37, e sulle Venete in L. 26.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto febbraio 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880. presenta le medie seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	3,616	L.	3,455
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	2,510	»	2,307
» Romane	»	2,653	»	2,515
» Meridionali	»	2,489	»	2,161
» Venete.	»	1,056	»	1,083
» Sarde	»	490	»	673
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,824	»	1,820
» Torino-Rivoli	»	1,442	»	1,466
» Settimo-Rivarolo	»	867	»	809
» Milano-Saronno-Erba . . .	»	1,383	»	1,189
» Conegliano-Vittorio . . .	»	1,155	»	1,126
» Sicula Occidentale . . .	»	906	»	—
Media complessiva	L.	2,879	L.	2,761

Si ebbe dunque nel 1° bimestre 1881 un totale aumento medio chilometrico di L. 118, in confronto dell'eguale periodo del 1880. — L'aumento principale si ebbe: sulle Meridionali in L. 328, sulle Ferrovie diverse esercìte dallo Stato in L. 203, sulle Ferrovie dello Stato in L. 161, e sulle Romane in L. 138. — La principale diminuzione si ebbe invece sulle Sarde in L. 183, sulle Venete in L. 27, e sulla Torino-Rivoli in L. 24. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del febbraio 1881 ascese a L. 6,099, cioè con l'aumento di L. 119 in confronto del febbraio 1880; ed il prodotto dal 1° gennaio a tutto febbraio 1881 ascese a lire 639,140, cioè con l'aumento di L. 1,040 in confronto dell'eguale periodo del 1880.

Nostre Corrispondenze

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA A PARIGI (*).

Parigi, 4 aprile.

L'applicazione industriale della luce elettrica, resa possibile dall'invenzione delle macchine d'induzione, tende a sostituire la rivale illuminazione a gaz. Questo nuovo genere d'illuminazione è specialmente indicato per le grandi Stazioni ferroviarie, pei vasti opificii, per le piazze e vie principali, a condizione però che la spesa relativa non sia di troppo superiore a quella dell'attuale illuminazione a gaz. In alcuni casi particolari poi, la luce elettrica è necessaria, sia per ovviare all'alterazione ottica dei colori, sia per isfuggire al grave inconveniente dell'annerimento delle dorature nei teatri e nei ricchi saloni I magazzini del Louvre, per esempio, si affrettarono ad adottare l'illuminazione elettrica, per poter continuare il loro commercio nelle ore serali. Si discutè pure lungo tempo per la sostituzione della luce elettrica nelle sale del Ridotto all'Opèra, onde evitare i disastrosi effetti della combustione del gaz.

Le applicazioni di questa categoria sarebbero ben più numerose, se i difetti, che presentano i sistemi attuali d'illuminazione elettrica, non fossero tali da controbilanciarne in gran parte la reale utilità.

Però rapidi progressi si fecero in seguito all'invenzione delle macchine d'induzione, altrimenti chiamate dinamo-elettriche, perchè trasformano la forza meccanica d'una motrice in una potente corrente elettrica.

Parve a tutta prima che l'invenzione Jablochkoff riunisse in gran parte i vantaggi che si ripromettono dalla luce elettrica. Ma ben presto si constatò che sfortunatamente l'ideale era ben lungi dall'essere raggiunto. Innanzi tutto, la luce di questa lampada è alquanto incostante, e varia sovente di colore. L'origine di tali difetti è doppia: il raffreddamento dei carboni, ed il consumo irregolare del gesso lungo le candele. Abbiamo particolarmente rimarcato questi difetti in una delle sale del *Grand-Hôtel*, rischiarata col detto sistema. La lettura vi era molto faticosa.

In secondo luogo, la luce emanata dalle candele è troppo viva, e sarebbe quindi intollerabile, se non fosse moderata da un globo smerigliato, il quale, d'altra parte, ha l'inconveniente di diminuire sensibilmente l'effetto utile.

Inoltre, ad ogni lampada si deve dirigere la corrente sulla coppia contigua di candele, allorquando l'una sta per estinguersi. La durata della combustione d'ogni coppia è di un'ora ed un quarto.

La spesa poi dell'illuminazione è ancora troppo elevata.

La soluzione tecnica ed economica dell'illuminazione elettrica è dunque tuttora incompleta; e lascia il campo libero agli inventori.

Tra i numerosi perfezionamenti finora raggiunti, ci sembra che quelli introdotti dai signori Clerc e Bureau nel loro sistema meritino una speciale attenzione.

Lunedì scorso, una scelta società d'invitati veniva riunita nelle splendide sale dell'*Hôtel Continental*, per constatare i vantaggi della nuova invenzione. Tre sale ed il cortile erano rischiarati colla luce elettrica. La lampada, installata nel cortile, dava un'idea della disposizione che si può raggiungere per l'illuminazione delle pubbliche vie. Una seconda, cosidetta *silenziosa*, funzionava nel *salon des mariés;* questa, alimentata da una macchina a corrente continua, non produceva nessun rumore, al contrario di quanto succede colle lampade a correnti alternative. Essa rappresenta il tipo preferibile per rischiarare i teatri, le sale di concerto ed i saloni particolari. Altre due sale, rischiarate, la prima da quattro lampade, l'altra da una sola, davano un'idea abbastanza esatta dell'effetto ottenuto col nuovo sistema. Queste lampade, essendo alimentate da una macchina a correnti alternative, producevano un rumore sensibile. Tale apparente anomalia si spiega subito, quando si considera che si è dovuto provvisoriamente impiegare le macchine *Gramme*, che servivano all'alimentazione delle lampade Jablochkoff, le quali s'erano finora adottate per l'illuminazione dell'albergo.

Nel corso di questa esperienza, abbiamo potuto constatare che la luce emanata dalle dette lampade è assolutamente costante, intensa e rosea.

La lampada Clerc non potrebbe essere più semplice. Essa si compone di due carboni, aventi le loro estremità immerse in una massa di materia refrattaria all'arco, la quale, dalla parte inferiore, porta un intaglio di forma particolare. La parte superiore di questo intaglio è posta in comunicazione colle estremità dei carboni mediante un piccolo canale, nel quale viene diretta la corrente elettrica.

I diversi sistemi di produzione della luce elettrica, finora applicati, riposano su due principii ben distinti: l'emissione diretta della luce dall'arco voltaico, e quella prodotta dall'incandescenza di un'asticina di carbone interposta nel circuito. La luce dell'arco è troppo variabile; quella delle lampade ad incandescenza è difficile da regolare, e richiede una forza motrice considerevole. La lampada Clerc partecipa, nel tempo stesso, dei due sistemi. È all'incandescenza d'un pezzo di granito ch'essa deve l'emanazione della luce; ma questa incandescenza non è prodotta dalla resistenza opposta al circuito dalla materia refrattaria: essa invece si ottiene utilizzando il calore dell'arco voltaico In altre parole, il sistema Clerc applica il principio della lampada Drummond, nella quale, al calore sviluppato dalla combinazione dell'ossigeno coll'idrogeno, è sostituito il calore intrinseco dell'arco voltaico. Se infatti si esamina l'arco voltaico, si riconosce che sono le due estremità dei carboni in combustione che forniscono esclusivamente la luce elettrica: tra queste si può facilmente distinguere una trasmissione costante di vapori di carbone Questi vapori, pochissimo rischiaranti, sono in compenso molto calorifici. È precisamente questa trasmissione di vapori calorifici che viene utilizzata nella lampada Clerc per riscaldare al calor bianco la materia refrattaria contigua, e che diviene essa stessa l'emissaria della luce.

Riassumiamo ora i vantaggi che si spera raggiungere con questo sistema, dal punto di vista della luce, dell'elettricità, e dell'economia.

Riguardo alla natura della luce, abbiamo già detto che essa è tutt'affatto costante e d'un colore roseo. Possiamo aggiungere che, per la forma particolare delle lampade, tutta la luce è diretta nella località che si vuole rischiarare, senza essere obbligati a ricorrere ad un riflettore.

Nel caso che la corrente fosse interrotta per una causa qualunque, la lampada non si spegne istantaneamente, ma resta ancora incandescente durante qualche minuto: ciò che permette di porvi rimedio.

Per rapporto all'elettricità, possiamo dire anzitutto che la lampada Clerc non ha meccanismo di sorte, e non esige alcuna sorveglianza. A seconda della durata dell'illuminazione, si adotteranno dei carboni di lunghezza proporzionale, sapendo che i carboni a sezione semicircolare di 20 m/m per 10 si consumano un centimetro all'ora, e danno una intensità luminosa di 100 lampade Carcel.

La lampada può funzionare col mezzo di correnti alternate o continue. In quest'ultimo caso, il consumo del carbone corrispondente al polo positivo è doppio di quello che corrisponde al polo negativo della macchina.

Si può, con una stessa lampada, regolare l'intensità

(*) Ecco la corrispondenza annunciata nel nostro numero del 13 corr., a proposito dei recenti esperimenti fatti a Milano.

(La Redazione).

della luce emessa dal semplice al quadruplo, facendo agire un commutatore-reostato, situato lungo il circuito induttore della macchina eccitatrice.

La lampada presenta una grande resistenza, e funziona con una debole intensità elettrica. Si può dunque, senza grande perdita, trasmettere la forza a più chilometri di distanza dalla motrice.

Per accendere o riaccendere una lampada, basta aggiungere un'asticina di piombaggine o di carbone ordinario.

Ci resta infine da considerare il nuovo sistema sotto il punto di vista economico.

La spesa dell'illuminazione si ha dal consumo della materia refrattaria, da quello dei carboni, e dalla forza motrice.

Il prezzo della materia refrattaria, specialmente preparata, sarà al massimo di 40 centesimi; quello del carbone necessario per una combustione di 15 ore si può valutare a 45 centesimi.

La materia refrattaria ha una durata variabile. Il calore trasforma il marmo in calce anidra, ma quest'apparente deteriorazione non influisce sensibilmente sulla intensità della luce. Con uno stesso blocco refrattario si arrivò ad una durata di 60 ore. Supponendo pertanto che la sua durata media sia ridotta al quarto, cioè a 15 ore, il costo dell'illuminazione, corrispondente al consumo delle materie impiegate, sarà dunque per ora e per ogni lampada:

$$\text{per la materia refrattaria di } \frac{0.40}{15} = 0.026$$

$$\text{pei carboni di } \frac{0.45}{15} = \quad 0.030$$

Totale 0.056

La forza motrice richiesta in media per ogni lampada è d'un cavallo-vapore. La spesa richiesta è molto variabile, a seconda delle circonstanze. Allorquando si può utilizzare la forza motrice d'uno Stabilimento industriale, la spesa d'un cavallo-vapore sarebbe per ogni ora di 10 centesimi circa; ma se si tratta d'una motrice speciale, la spesa può variare da 20 a 40 centesimi.

Il costo della forza motrice ha quindi un'importanza particolare nella spesa dell'illuminazione con questo sistema. L'impianto di grandi motori, che distribuiscano la forza richiesta ad un complesso di lampade situate sul loro perimetro, diviene indispensabile per un'applicazione generale del sistema.

A Parigi si hanno già due esempii di grandi impianti industriali, che forniscono la forza motrice all'alimentazione delle lampade Jablochkoff, situate al *Louvre* ed all'*Hippodrome*.

L'illuminazione generale dei magazzeni e dell'albergo del *Louvre* è data da 84 globi Jablochkoff. Due caldaie Belleville, di 40 cavalli ciascuna, forniscono il vapore ad una coppia di motrici Corliss, le quali alimentano quattro macchine *Gramme*.

L'illuminazione dell'*Hippodrome* è più grandiosa. Essa è fornita da 120 globi Jablokoff e da 21 lampade a regolatore *Serrin*. Tre caldaie a focolaio interno, di 75 cavalli ognuna, servono a dare il movimento a due macchine *Compound*, della forza complessiva di 220 cavalli-vapore. Il risultato di questa grande installazione è imponente, e, quel ch'è più, economico. Quando l'*Hippodrome* era rischiarato colla luce del gaz, la spesa serale d'illuminazione ammontava da 1100 a 1200 franchi, e l'effetto generale era assai meschino; ora la spesa serale complessiva varia da 250 a 260 franchi, benchè le candele Jablochkoff siano costose ed i regolatori *Serrin* lo siano ancora più.

La lampada Clerc figurerà all'Esposizione industriale d'elettricità, che si terrà a Parigi nel prossimo estate, e che promette fin d'ora di riescire molto interessante. Avremo allora occasione di formarci un giudizio esatto sull'importanza di questa invenzione.

Ing. N. Stefanini.

P. S. — La recente catastrofe del teatro di Nizza ha vivamente commosso l'opinione pubblica sui pericoli d'incendio, che derivano dall'impiego ordinario del gaz. Se, infatti, nel teatro di Nizza si fosse adottata l'illuminazione elettrica, è quasi indiscutibile che non si avrebbero oggi a deplorare le molte vittime del disastro.

Nelle circostanze normali, l'illuminazione elettrica presenta pure il vantaggio, abbastanza importante, d'essere igienica. La luce elettrica, pur possedendo un'intensità calorifica e luminosa grandissima, non irradia che una parte infinitesimale di calore.

Il sig. Garnier, celebre architetto dell'Opèra di Parigi, si occupa attivamente per trovare il sistema più convenevole ad un'applicazione generale dell'illuminazione elettrica nei nostri teatri.

N. S.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Oggi entra in vigore sulle Ferrovie dell'Alta Italia il nuovo orario estivo, già preannunciato. Oltre le solite variazioni per quasi tutte le linee, esso porta quest'anno un notevole aumento di treni, che fanno capo a Milano pel servizio dell'Esposizione nazionale. Le loro corse furono stabilite in modo da permettere agli abitanti entro una zona contermine da 80 a 100 chilometri di arrivare nella detta città al mattino, prima dell'apertura dell'Esposizione, e di ripartire alla sera un'ora e mezza circa dopo la chiusura della medesima.

Sappiamo che tali ottime disposizioni vennero prese di tutta iniziativa dell'Amministrazione ferroviaria, indipendentemente da qualsiasi estranea ingerenza o proposta.

Sappiamo pure che si sta studiando per la sera del 5 maggio, giorno della solenne inaugurazione dell'Esposizione, di attivare appositi treni in partenza dalle 11 alle 1 di notte in direzione di tutte le linee, a comodo degli accorrenti che volessero godere della straordinaria illuminazione della città.

Nei giorni 19, 20 e 22 corr. si tennero in Firenze le Conferenze, già da noi annunciate, fra i delegati dei Ministeri dei lavori pubblici, dell'interno, e di grazia e giustizia, e delle tre primarie Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di proporre ulteriori energici provvedimenti per prevenire e reprimere i furti, che si lamentano specialmente nei bagagli, durante le lunghe percorrenze.

Siamo informati che la Commissione, presieduta dal comm. Biglia, ha concretato una serie di proposte pratiche, le quali dimostrano il fermo intendimento delle Amministrazioni ferroviarie di non badare a spese e sacrificii, pur di raggiungere l'intento, di cui giustamente si preoccupano esse medesime ed il Governo.

Il giorno 23 ebbe poi luogo, negli Ufficii della Direzione delle Ferrovie Meridionali in Firenze, e coll'intervento di quell'egregio Direttore generale comm. Borgnini. un'adunanza dei rappresentanti legali e tecnici delle tre Amministrazioni suddette, allo scopo di stabilire le basi per la riforma ed unificazione del Regolamento-tariffa.

Adottatosi in massima di scindere il Regolamento

delle condizioni dei trasporti dalla tariffa, vennero all'uopo nominate due Sotto-Commissioni per elaborare i relativi progetti, da discutersi poi dalla Commissione plenaria.

Per tal modo è sperabile che, tra non molto, il Paese nostro verrà dotato di un Regolamento-legge, il quale, ispirandosi a liberali principii, e facendo tesoro dell'esperienza e di quanto di meglio hanno fatto le altre nazioni, s'imponga veramente al pubblico ed ai tribunali, con quell'autorità che deriva dall'utilità pratica associata alla giustizia.

Siffatto importante Regolamento, essendo poi separato dalle tariffe, conserverà meglio quel carattere di permanenza che gli si addice; e, d'altra parte, lascierà alle tariffe stesse quel più libero svolgimento e progresso, che si ha pure in mira di raggiungere in questo ramo di vitale interesse pubblico.

><

Per quanto ci consta, la seconda grande Conferenza di Berna sulla legislazione internazionale pei trasporti in ferrovia dovrebbe inaugurarsi il 20 del prossimo maggio, riprendendo così, e forse conducendo a termine, l'opera intrapresa circa tre anni sono.

La rappresentanza ufficiale del Governo italiano sarebbe affidata all'on. deputato Genala, coi delegati legali delle tre primarie Amministrazioni ferroviarie.

><

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha in questi giorni approvato la promozione da Capo-riparto a Capo-Sezione dei seguenti ingegneri: Bucchia Pietro. Canti Carlo, Grimani Antonio, Leixel Adolfo, Ovazza Emilio.

><

Lo stesso Consiglio ha pure approvato, colla decorrenza dal 1° gennaio a. c., le proposte sistematiche di variazioni ed aumenti di stipendio nel personale dei diversi Servizii della rete.

><

Il medesimo Consiglio autorizzò l'apertura di una gara per la fornitura di 36,000 tonnellate di carbone grosso e 18,000 di carbone minuto, in lotti di 9,000 ciascuno; nonchè la gara per l'acquisto di 400,000 chilogrammi d'olio d'oliva.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato le proposte della Direzione dell'esercizio circa il preventivo generale d'acquisto di carboni da farsi durante l'anno in corso.

Lo stesso Consiglio, al quale fu dal Ministero lasciata la facoltà di decidere sulla convenienza di affidare alla Ditta Cerimedo la costruzione di grandi locomotive o di piccoli motori, ha ritenuto essere preferibile l'incaricare la Ditta medesima della costruzione di piccole locomotive, a cui credesi più adatto il suo Stabilimento.

Il medesimo Consiglio ha pure approvato il fabbisogno e lo schema di Capitolato d'oneri, nonchè l'apertura della gara per la fornitura di kg. 92,000 di molle di sospesione pei veicoli, il cui importo è preventivato in L. 50,600.

><

La Direzione generale delle Gabelle ha ordinato ad apposita Commissione, composta di un Ispettore delle Gabelle, di un rappresentante della Camera di commercio ed arti di Milano, e del Direttore di quella Dogana, di procedere alla visita dei lavori di costruzione della nuova Dogana di Milano, onde riconoscere di quali opere complementari ancora abbisogni e quali lavori provvisorii possano occorrere per poterla utilizzare al più presto.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Romane, invitata dal Ministero dei lavori pubblici a vedere se fosse possibile una maggior velocità nella corsa dei treni della linea Maremmana, in seguito alle migliorate condizioni del suo armamento, avrebbe dichiarato, dopo sentito il parere del proprio Servizio del Mantenimento, che non si potrebbero guadagnare se non pochi minuti, i quali poi sarebbero necessarii per un maggior margine di sosta in taluna Stazione della linea.

><

Dal Ministero dei lavori pubblici vennero emanate le seguenti disposizioni riguardanti le caldaie delle locomotive dei *tramways:*

1. Le lamiere delle caldaie nuove, parte cilindrica, non dovranno alla pressione massima di lavoro sopportare uno sforzo maggiore di quattro chilog. per millimetro quadrato;
2. Non si ammetteranno pressioni di lavoro superiori a dodici atmosfere:
3. Se la pressione di lavoro della caldaia nuova è di dodici atmosfere, questa sarà diminuita di mezza atmosfera ogni anno e per anni quattro. Tale diminuzione si farà per anni tre, se la pressione in origine era di undici atmosfere: ed infine per anni due, se la caldaia, quando era nuova, fu timbrata per dieci atmosfere;
4. La visita interna della caldaia dovrà farsi almeno ogni quattro anni di servizio.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii.

Fu di avviso:

Che possa essere approvato il progetto di appalto del tronco Ivrea-Tavagnasco, della ferrovia da Ivrea ad Aosta;

Che si possa approvare la transazione fra l'Amministrazione e l'Impresa Ravarossa per tacitazione di ogni sua ragione in dipendenza dell'appalto di opere di scogliera, dall'Impresa stessa eseguite lungo la ferrovia di Cosenza;

Che possa essere approvata la transazione proposta per la lite vertente tra il Ministero dei lavori pubblici ed il barone Panfilo De Riseis e la Società *Caisse générale des chemins de fer*, per vertenze dipendenti dalla concessione della ferrovia da Napoli agli Abbruzzi, fatta nel 1855 dal cessato Governo di Napoli al detto barone.

><

Dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle sue deliberazioni dal 18 al 23 aprile corr. furono,

tra gli altri, approvati i progetti relativi alle seguenti opere:

Ampliamento e riordinamento della Stazione di Borgone, lungo la ferrovia Torino-Susa;

Aggiunta di nuovi binarii ed impianto di una Stazione di sceveramento delle merci a Rho, lungo la ferrovia Milano-Ticino.

✂

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella seduta del 21 aprile corr., nominava a consigliere supplente, in rimpiazzo del defunto senatore march. Giovacchino Pepoli, il cavaliere Enea Bignami.

Quindi, dopo aver trattati alcuni affari di interna amministrazione, approvava quanto appresso:

1. Costruzione del fabbricato viaggiatori, latrine e sistemazione del piazzale esterno alla Stazione di Talamone;

2. Ampliamento del piazzale interno, riduzione del magazzino merci e delle latrine, e costruzione del fabbricato viaggiatori alla Stazione di Navacchio;

3. Costruzione del fabbricato viaggiatori alla Stazione di Alviano;

4. Una Convenzione pel trasporto, a mezzo della Posta, dei piccoli colli.

Infine approvava alcune provviste occorrenti all'esercizio, cioè cilindri per locomotive, lamiere di ferro, e pietrisco.

✂

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari, approvate con la legge del 29 luglio 1879:

20 *aprile* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Cava Manara-Cava Carbonara, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni — Deliberato l'appalto al signor Lentati Ignazio, con un ulteriore ribasso del 10.83 sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 244,874.48. Il ribasso complessivo ottenutosi nei varii esperimenti d'asta corrisponde al 25.10 per cento.

20 *aprile* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco della galleria dei Ceracci ed accessi nella ferrovia da Lucca a Viareggio. — L'asta è rimasta deserta, tanto presso il Ministero dei lavori pubblici, quanto presso la Prefettura di Lucca. È indetto un nuovo esperimento d'asta pel 12 del prossimo maggio. (*V. Notizie ferrov. ital.*)

✂

Dagli Ufficii tecnici governativi incaricati degli studii delle nuove ferrovie complementari sono stati trasmessi al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti di appalto:

1. Linea *Taranto-Brindisi* — Tronco dal K. 3 + 700 al K. 24 + 000. — Lunghezza m. 20,300; importo di appalto L. 2,503,622.38.

2. Linea *Siracusa-Licata* — Tronco dal K. 8 + 000 al K. 19 + 800 — Lunghezza m. 11,800; importo di appalto L. 740,218.42.

3. Linea *Bra-Carmagnola* — Intera linea — Lunghezza m. 20,343.41; importo di appalto L. 472,000.

4. Linea *Ferrara-Ravenna-Rimini* e diramazione *Lavezzola-Lugo* — Tronco dal torrente Bevano a Cervia — Lunghezza m. 9,497.68; importo di appalto L. 265,211.21.

5. Linea *Reggio-Castrocucco* — Tronco Palmi-Gioia — Lunghezza m. 10,210; importo di appalto L. 1,430,744.

6. Linea *Parma-Spezia* — Tronco dalla Ferrovia Ligure al torrente Ghiareto — Lunghezza m. 2,500; importo di appalto L. 2,540,000.

✂

In conformità di quanto abbiamo fin qui praticato, diamo ai nostri lettori le informazioni che ci furono gentilmente comunicate intorno ai sopra indicati progetti di appalto, di recente presentati al Ministero pei nuovi tronchi delle ferrovie complementari:

I. *Tronco dal km.* 3 + 700 *al km.* 24 + 000 *della linea Taranto-Brindisi.* — La lunghezza di questo tronco è di m. 20,300, e la spesa complessiva di L. 2,800,000. Alle spese per espropriazioni ed opere impreviste provvederà l'Amministrazione, e perciò sono comprese nella predetta somma L. 296,377.62; quindi l'importo dei lavori da appaltarsi resta ridotto a L. 2,503,622.38. — I manufatti progettati per l'attraversamento dei corsi d'acqua, dei burroni e per dare lo sfogo necessario alle acque, sono 26, dei quali alcuni di speciale importanza, cioè: due ponti, uno di 13 m. e l'altro di 26 m. a travata metallica; e tre viadotti, della lunghezza rispettiva di m. 64, 101 e 136. — Gli altri 21 manufatti hanno la luce fra m. 0.80 e m. 4.00. — Due sono le Stazioni previste: una per gli abitati di Montejasi e di Montemesola, è l'altra per Grottagli. Inoltre sono da costruire 11 case cantoniere doppie, 3 semplici, 7 garette e 19 passaggi a livello. — Nell'andamento planimetrico del tronco furono adottate curve con raggio minimo di 300 m. La parte rettilinea del tronco è costituita da 11 rettilinei, della complessiva lunghezza di m. 15,736; e da 10 curve è formata la parte curvilinea avente lo sviluppo totale di m. 4,564. La pendenza massima delle livellette è del 16 p. 0/00.

II. *Tronco dal Km.* 8 + 000 *al Km.* 19 + 800 *della linea da Siracusa a Licata.* — Il preventivo della spesa per questo tronco, che ha la lunghezza di m. 11,800, è il seguente:

Importo dei lavori di appalto	L.	740,218
A disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, armamento, materiale fisso ed imprevisti		299,782
Totale	L.	1,040,000

L'altimetria è divisa come segue: orizzontali m. 3,250 discese m. 4,000; ascese m. 4,550; pendenza massima 8 per mille — La planimetria è ripartita come segue: lunghezza dei rettilinei m. 7,220; sviluppo delle curve m. 4,580; raggio minimo 300 m.

Tra i manufatti, uno solo è importante, il ponte a tre luci, di 15 m. ciascuna, sul fiume Cassibile. Gli altri 36 manufatti sono così suddivisi: fino a m. 1 n. 29; da 2 a m. 3 n. 6, di m. 8 n. 1. — Dev'essere impiantata una fermata per l'abitato di Cassibile; e sono anche da costruire n. 9 case cantoniere doppie, 3 garette ed 11 passaggi a livello.

III. *Linea Bra-Carmagnola.* — La lunghezza di questa linea, fra le centrali dei fabbricati viaggiatori delle Stazioni di Bra e Carmagnola, è di m. 20,343.41.

Il progetto comprende la costruzione della linea coi fabbricati ed opere d'arte, escluse le travate metalliche dei ponti, l'armamento ed il materiale fisso delle Stazioni.

L'importo dei lavori da appaltare ammonta a L. 472,000,

e le somme a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti rilevano a L. 270,000. I lavori non compresi nell'appalto furono valutati circa L. 1,200,000, per cui l'importo totale della linea sarebbe di L. 1,942,000.

Le opere da eseguirsi sono le seguenti: una Stazione a Sommariva del Bosco; una fermata a Sanfrè; 2 case cantoniere doppie e 12 semplici; 25 passaggi a livello; un ponte a due luci, di 15 m. ciascuna, a travate metalliche sul Ricciardo, e 46 altri manufatti minori.

La parte rettilinea del tronco somma m. 16,437.62; quella in curva m. 3,905.79; il raggio minimo delle curve è di 400 m. — In pendenza vi sono m. 18,349.91, ed in orizzontale m. 1,993.50; la pendenza massima è il 6 per mille. —

La mancanza di spazio ci obbliga a rimandare alla prossima settimana i dettagli relativi ai progetti dei tronchi Bevano-Cervia della linea Ferrara-Ravenna-Rimini, e Palmi-Gioia della linea Reggio-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — Domani (28), come fu annunciato, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende, in provincia di Como, compreso fra Laveno e le Fornaci di Caldè, della lunghezza di m. 4,186.90 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 4,181,800.

I lavori dovranno essere compiuti in mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con deposito in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 130,000 in numerario od in rendita D. P., e quella definitiva in lire 260,000 idem.

Ferrovia Foggia-Manfredonia. — Alle ore 10 ant. del 7 maggio p. v., presso il sudd° Ministero e la Prefettura di Foggia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Foggia-Manfredonia, in provincia di Foggia, della lunghezza di m. 35,516 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso), per la presunta somma di L. 1,597,081.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, e quella definitiva in L. 130,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Nello stesso giorno ed ora, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Ascoli, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra le progressive 8,000 e 18,000, della lunghezza di m. 10,000 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni e caselli di guardia per la parte sopra terra, la fornitura e posa in opera dell'armamento della via e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 419,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 21,000, e quella definitiva in L. 42,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Adria-Chioggia. — I simultanei incanti tenutisi il 18 aprile corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 ant. del 10 maggio p. v., presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Rovigo, simultaneamente ad una seconda asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, in provincia di Rovigo, compreso fra Loreo e Cavanella d'Adige, della lunghezza di m. 8,654.86 (escluse le espropriazioni stabili e quelle temporanee per apertura di cave d'imprestito e l'armamento), per la presunta somma di L. 544,724.

I lavori dovranno essere compiuti entro 12 mesi dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000, ed in L. 54,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — I simultanei incanti tenutisi il 20 aprile corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 ant. del 12 maggio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lucca, simultaneamente ad una seconda asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura della galleria de' Ceracci e suoi accessi lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, in provincia di Lucca, della lunghezza complessiva di m. 3664.33 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dell'armamento, dei meccanismi fissi e delle impalcature in ferro per ponti), per la presunta somma di L. 1,273,411.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 28 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 114,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — Con R. Decreto del 13 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 22 corr.), è approvata la costituzione, fra la Provincia di Parma ed i Comuni di Parma, San Lazzaro Parmense, Sorbolo, Guastalla, Boretto, Brescello, Gualtieri e Suzzara, del Consorzio per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. L'Assemblea generale, costituita dai delegati dei Comuni e della Provincia, dovrà riformare lo statuto consorziale, già deliberato, in conformità della legge sui lavori pubblici.

Ferrovia Schio-Piovene-Arsiero — Si è costituita a Schio una Società allo scopo di ottenere la concessione e di trovare i mezzi, mediante adesioni, per condurre a termine il progetto di una ferrovia economica, la quale, partendo da Schio e passando per Piovene, faccia capo ad Arsiero, ed eventualmente anche da Piovene a Thiene.

Essa ha già redatto il suo statuto, ed il suo capitale sarebbe di L. 400,000 divise in 1600 azioni di L. 250 pagabili in rate, con un concorso assicurato da parte del Governo, della Provincia, dei Comuni e degli industriali. Non

bastando il capitale raccolto, si potrà aumentarlo anche emettendo delle Obbligazioni, contro garanzia della linea stessa.

Il tracciato da seguire è presso a poco quello del progetto Saccardo.

Se per caso le adesioni che si richiedono non raggiungeranno un numero da far supporre coperti i 4|5 del capitale sociale, si intenderanno come nulle; e se, come è quasi certo, lo raggiungeranno, verrà tosto radunata un'assemblea per nominare una rappresentanza provvisoria della Società.

Fra gli adesionisti trovansi già molti industriali di Schio, Vicenza ed Arsiero; e tra questi, i signori Francesco e Gaetano fratelli Rossi di Alessandro, i quali, oltre il dono a favore della Società del progetto della ferrovia dell'ing. Saccardo e studii relativi, sottoscrissero per 200 azioni, cioè per L. 50,000.

Ferrovia economica Fossano-Mondovì. — La *Gazzetta di Mondovì* dice che martedì della scorsa settimana ebbe luogo a Fossano un convegno dei delegati dei tre Municipii costituitisi in Consorzio per la costruzione della ferrovia, coll'intervento del rappresentante di una solida Società costruttrice. E si stipulò una Convenzione, mercè cui la detta Società assunse l'obbligo di costruire la ferrovia in 18 mesi di tempo e di esercitarla a suo rischio e pericolo, ricevendo a fondo perduto il premio di un milione di lire, di cui lire 300 mila furono votate dalla Provincia, circa lire 300 mila dai diversi Comuni interessati, e le restanti lire 400 mila, che potranno giungere a quasi 500 col cumulo d'interessi ed altri accessorii, saranno pagate in ragione di 4 decimi per ciascuno dei Comuni di Mondovì e Fossano, e di 2 decimi dal Comune di Ceva.

Il delegato della città di Mondovì, che prese parte al convegno ed alla Convenzione da approvarsi dai Municipii costituiti in Consorzio, era il sindaco cav. Viale.

Ferrovia di Superga. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta dell'11 corr., deliberò di rassegnare alle deliberazioni del Consiglio provinciale, previo voto della Commissione permanente sulle opere pubbliche, la domanda Agudio e Bellani, relativa alla ferrovia di Superga.

Tramway Brescia-Orzinuovi. — La *Prov. di Brescia*, del 25, scrive:

Ier mattina ebbe luogo una nuova visita alla linea del *tramway* Brescia-Orzinuovi.

Veramente, più che una visita, fu una corsa di esperimento, a cui la Compagnia belga invitò anche l'on. Giunta municipale, che si fece all'uopo rappresentare dall'assessore avv. Comini, insieme al quale presero parte nel treno, composto di quattro vetture, l'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico municipale sig. Taeri, l'avv. A. Bargnani vice-segretario del Municipio, il sig. avv. Corbolani, i signori ing. Spèe, De la Haute, Apôtre, della Compagnia belga, l'ing. Pedrotti e parecchi altri.

Il treno partì alle ore 9,20, e, percorrendo al passo i tratti lungo gli abitati e le curve, spingevasi a velocità da ferrovia ordinaria lungo lo sviluppo rettilineo del tracciato fuori de' caseggiati.

La linea fu tutta percorsa con andamento perfettamente normale, senza scosse, senza trabalzi, senza ondulazioni, grazie alla sua ottima costruzione. Tutti riconobbero l'eleganza, la solidità delle vetture e del materiale, la prontezza con cui il treno poteva essere arrestato, e le garanzie di sicurezza per impedire qualunque sinistro.

Si giunse ad Orzinuovi in circa due ore, e quivi la Compagnia offerse una lauta refezione, che si chiuse con brindisi ed augurii.

Nel ritorno, al ponte sul Mella, qualche furfante avea messo dei sassi sui *rails* per far sviare il treno. La macchina si fermò immediatamente, e la via venne sbarazzata.

Del resto, anche il ritorno è stato felicissimo, e il treno giunse in mezzo ad una folla grandissima di persone.

Tutto si riscontrò pronto per l'apertura al pubblico esercizio, che confidiamo possa tosto aver luogo.

Sappiamo che la Deputazione provinciale ha officiato il Ministro dei lavori pubblici, perchè, anche in pendenza di alcune opere di completamento, voglia permettere l'esercizio provvisorio della linea.

Tramways Cuneo-Busca-Saluzzo. — Con R. Decreto del 3 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 20 corr.), la Società per la costruzione e l'esercizio di un *tramway* a vapore da Cuneo a Busca e Saluzzo, anonima per azioni al portatore, e sedente in Saluzzo col titolo di *Tramway Cuneo Busca-Saluzzo*, col capitale nominale di L. 1,400.000, diviso in 7000 azioni da L. 200 ciascuna, e colla durata di 60 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

Tramway nella provincia di Roma. — La Società belga della tramvia Roma-Tivoli ha dato mano ai lavori della importante tramvia Roma-Ciampino-Marino-Albano-Nemi.

I lavori fra Roma e Ciampino sono sufficientemente avanzati. Pel tronco fra Ciampino e Marino, la Società medesima ha riscattato il tronco di tramvia già costruito ed in esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* ci informa che nella seduta del 20 corr., al Consiglio degli Stati, venne posta in discussione la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia circa il servizio di Polizia nelle Stazioni internazionali della Ferrovia del Gottardo.

Secondo questo trattato, la Polizia delle Stazioni di Chiasso e di Luino si esercitano, secondo le esigenze, d'accordo simultaneamente fra i Governi svizzero ed italiano, la intera sovranità di ciascuno dei due Stati rimanendo riservata. Le Compagnie ferroviarie hanno l'obbligo di fornire gratuitamente nelle Stazioni gli Ufficii riconosciuti necessarii dai due Governi per questa parte del servizio. L'esercizio della Polizia della strade ferrate e dell'esercizio in tutta l'estensione della Stazione di Chiasso incombe agli impiegati della Compagnia del Gottardo; in quella di Luino, al personale dalle Strade ferrate italiane, sotto la sorveglianza dell'Autorità competente in ciascuno dei due Stati.

La Commissione, per l'organo dei signori Vigier e Favon, propose la ratifica di questo trattato colle seguenti riserve: resta inteso che l'art. 4 del trattato sarà interpretato in guisa, che i viaggiatori transitanti attraverso la Svizzera e l'Italia, durante la loro fermata nelle Stazioni e purchè non abbandonino queste Stazioni, non potranno essere sottoposti ad alcun controllo, per quanto concerne i passaporti (V. il trattato coll'Austria circa la Strada ferrata dell'Arlberg). Inoltre, il *modus vivendi* coll'Italia del 1858 continua a rimanere in vigore.

Il Consiglio adottò a grande maggioranza il trattato con queste riserve.

— Un telegramma da Bellinzona, 25, alla *Gazzetta Ticinese* reca:

Stamane venne forata la seconda galleria elicoidale alla Biaschina, detta di Piano Tondo, lunga 1494 m., nel versante meridionale della ferrovia del Gottardo.

Ferrovie francesi. — La Compagnia dell'Ovest ha deciso di estendere sino al di là di Rouen il *Block-System*, già in uso sopra alcune delle sue linee.

Questo sistema, estesamente applicato in Inghilterra, consiste, com'è noto, nella divisione di un intero percorso ferroviario in una serie di percorsi parziali, ove alcuni posti, muniti di apparati elettrici e di segnali a vista, non lasciano avanzarsi un treno sopra una sezione, se non quando il treno precedente abbia già varcato quella sezione.

Inaugurato sulla linea da Parigi ad Auteuil per l'Esposizione del 1867, esso fu esteso fino alla Stazione del Campo di Marte nel 1868, e permise, durante questi due period

dell'Esposizione, di far fronte alle esigenze di una circolazione fin allora senza esempio. In appresso venne stabilito sulle linee più frequentate, sulla linea da Parigi a Nantes, che serve a sì grande quantità di treni in ogni direzione: Saint-Germain, l'Havre, Dieppe e Cherbourg.

La linea principale dell'Havre si raccomandava poi all'atteuzione della Compagnia per siffatta installazione, a causa del grande movimento di essa, specialmente di estate, all'epoca dei bagni di mare. E la Compagnia non esitò a continuare nell'opera sua, sicchè ben presto il *Bloch-System* funzionerà sino a Malaunay, a 15 chil. circa al di là di Rouen, punto di congiunzione della linea di Dieppe con quella dell'Havre, cioè per un'estesa di 150 chil.

Questo sistema, riconosciuto come il più efficace tra quelli finora esperimentati, viene ad aggiungere, colla rigorosa esecuzione dei regolamenti, una maggiore garanzia di sicurezza nella circolazione.

— Con Decreto del 14 corr. del Presidente della Repubblica, venne approvata la Convenzione conchiusa tra il Ministero dei lavori pubblici e la Compagnia della ferrovia del Nord, per l'esercizio provvisorio della linea da Compiegne a Soissons, una delle nove costruite dallo Stato con una lunghezza complessiva di 289 chil., e delle quali, secondo la legge del 27 luglio 1880, il Ministro stesso era autorizzato ad assicurare l'esercizio provvisorio « coi mezzi che giudicherà meno oneroso pel Tesoro ».

Le Strade ferrate delle Indie. — Il *Moniteur des Consulats*, di Bruxelles, scrive:

Alla fine del 1879, l'estensione totale delle linee ferroviarie aperte al pubblico esercizio nelle Indie era di 8611 miglia (13,433 chilometri), di cui 6073 miglia appartenevano a Compagnie garantite, 2363 miglia a ferrovie appartenenti allo Stato, e 175 miglia appartenenti a Stati indigeni.

Il prodotto lordo di tutte le ferrovie dell'India ammontò, nel 1879, a 5,372,596 lire sterline (134,314,000 franchi).

Nel 1879, le ferrovie dell'India trasportarono 43,144,468 viaggiatori, ripartiti nel seguente modo: 1ª classe, 0.59 per cento; 2ª classe, 2.049 per cento; altre classi, 97.432 per cento.

Le merci di ogni fatta trasportate nel 1879 ebbero il peso totale di 7,876,766 tonnellate.

Le spese di esercizio e di mantenimento di tutte le ferrovie ascesero nel 1879 a 5,774,516 lire sterline, pari a 144 milioni di franchi.

La lunghezza totale delle linee percorse dai treni ferroviarii nel 1879 fu di 28 milioni e 915,144 miglia.

Il carbon fossile consumato dalle Strade ferrate dell'India durante il 1879 ammontò a 512,858 tonnellate, che costarono 662,589 lire sterline, pari a 16 milioni e mezzo di franchi.

Il materiale circolante adoperato nel corso dell'anno fu di 1850 locomotive, di 4294 carrozze da viaggiatori, e di 34,856 vagoni per merci e bestiame.

Il personale impiegato sulle linee ferroviarie fu di 148,720 persone, delle quali il 95.12 per cento erano indigene, il 2.54 per cento erano sudditi inglesi nati nelle Indie, e il 2.54 per cento europei.

In quanto agli accidenti, nel 1879 si ebbero a deplorare 48 morti e 146 casi di ferite più o meno gravi; ma 18 di quei deeessi e 67 di questi ferimenti ripetono la loro origine dalla imprudenza dei viaggiatori.

In totale, il numero degli accidenti fu di 7 per ogni milione di viaggiatori trasportati.

Notizie Diverse

Bonificazione pontina — I seguenti lavori, dentro il circondario della bonificazione pontina, sono stati proposti al Ministero dei lavori pubblici:

1. Lavori per la separazione, nei giorni di piena, dell'*Amaseno* da *Linea*, cioè da quel maestoso corso che fiancheggia la via Appia, e porta le acque pontine al mare;
2. Lavori per la deviazione di *Linea*, ossia per mandare questa presso la foce del fiume delle Volte, a sboccare solitaria nel mare;
3. Lavori per il riordinamento del fiume Sisto;
4. Lavori per colmare i bassi terreni, esiziali a tutto il territorio ed alla stessa città di Terracina;
5. Lavori per ristabilire la viabilità negli stradoni così detti *milliari*, rinnovando o costruendo ponti sui canali in prosecuzione degli stradoni stessi.

Per questi ed altri pochi lavori di minore conto venne preventivata la spesa di L. 833,090.

Miniere dell'Elba. — L'esperimento finale per l'affitto delle Miniere dell'Elba, in seguito agli aumenti fatti nel precedente incanto, è stato fissato al 29 corr., presso l'Intendenza di finanza in Roma, sulla base di L. 5.25 per ogni tonnellata di minerale esportato.

Pietre litografiche in Italia. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. scrive:

Ci occorse già di far cenno della scoperta di una cava di pietra litografica fatta nel monte Subasco, di proprietà del Comune di Spello nell'Umbria. Or ci scrivono che, constatata per replicati esperimenti l'ottima qualità di quella pietra per uso della litografia, sì da gareggiare colle migliori che ci vengono dall'estero; furono continuate, a cura, crediamo, di quel Municipio, le esplorazioni e gli studii, e si trovò essere la cava abbondante e di facile e poco dispendiosa coltivazione, essendo la pietra disposta a strati orizzontali. La sua giacitura a breve distanza dalla Ferrovia, colla quale venne già messa in comunicazione mediante una strada, la facilità di avere copiosa correnti d'acqua come forza motrice per uno Stabilimento di lavorazione delle pietre, presentano buoni e sicuri elementi per attivarvi una industria nazionale, a non lieve vantaggio anche dell'arte litografica.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 3 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 20 corr.), è stato approvato il nuovo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma, col titolo di *Società Anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizii*, col capitale di L. 500,000 diviso in 2000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con altro R. Decreto del 31 detto mese (*Gazz. Uff.* del 21 corr.), la Società in accomandita semplice Stefano Masson e C. in Colle di Val d'Elsa, trasformatasi in Società anonima, sedente in Livorno, col titolo di *Società anonima della Ferriera Masson*, colla durata di 20 anni decorrendi dalla data del presente decreto, col capitale nominale di L. 1,200,000, diviso in 2400 azioni da L. 500 ciascuna, è auorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato; ed è pure autorizzata l'emissione di Obbligazioni da L. 500 ciascuna, per un valor nominale non superiore a L. 863,500, ammortizzabili in 19 anni, con un'annualità di L. 77,400 tra interessi ed ammortamento.

Congresso geologico in Bologna. — La *Gazz. Uff.* del 19 corr. ha pubblicato il R. Decreto mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento, per la quale nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio viene stanziata la somma di L. 40,000 pel concorso dello Stato alle spese occorrenti al Congresso geologico internazionale, che sarà tenuto in Bologna entro il corr. anno.

Servizio postale. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il seguente avviso:

In tutte le Direzioni delle poste del Regno si rilasciano, al prezzo di lire una, libretti chiamati *di ricognizione*, i quali servono a far conoscere il titolare dagli Uffizii di posta, dispensandolo dal produrre qualsiasi altro documento per ritirare o per far ritirare le proprie lettere raccomandate ed assicurate, e riscuotere vaglia.

Per ognuna di queste operazioni basta presentare o far presentare da altri all'Uffizio di posta il libretto con una delle dieci cedolette, di cui si compone, firmata dal destinatario.

I libretti di ricognizione sono validi fino alla loro estinzione; e per averne un altro, bisogna farne richiesta prima di consegnare l'ultima cedoletta.

Servizio telegrafico. — La Giunta parlamentare, incaricata di riferire intorno al disegno di legge presentato dal ministro Baccarini alla Camera per collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica, si è costituita, eleggendo presidente l'on. Trompeo, segretario l'onorevole Cappelli, e relatore l'on. Plebano.

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente in Lipari (provincia di Messina), in Guagnano ed in San Pancrazio Salentino (provincia di Lecce), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 18 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Bova (prov. di Reggio-Calabria).

Ed il 20 corr., è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo come sopra in Chieri (prov. di Torino), ed attivato pure il servizio telegrafico pei privati nella Stazione telegrafica di Candelo (prov. di Novara).

Telegrafia sottomarina — Si ha da Palermo, 12: Venerdì ultimo, il vapore *Childern*, della Società inglese *Great Eastern*, si recò nelle acque di Ganzirri, e procedè a ripescare il cavo telegrafico interrotto quasi alla metà. Sabato procedette all'immersione del nuovo cavo a tre conduttori, che pesa circa K. 16,000.

Tale operazione fu compiuta felicemente in meno di un'ora: il tratto percorso è da Ganzirri a Cannitello, Calabria.

Il giorno susseguente, il *Childern* è partito per Lipari, onde immergere il nuovo cordone, che deve congiungere l'isola di Lipari alla Sicilia, e che pesa circa 10,000 chilogrammi: esso è ad un solo conduttore, della lunghezza di 43 chilometri circa.

Anche questa immersione seguì felicemente, ed il nuovo cavo è stato inaugurato il giorno 15, inviando il Municipio di Lipari un telegramma di ringraziamento al Ministro dei lavori pubblici.

Consiglio di economia politica tedesco. — La *Nord Deutsche Allgemeine Zeitung* di Berlino annunzia che la Commissione del Consiglio federale (*Bundesrath*) del commercio e dell'industria ha proposto l'istituzione d'un Consiglio d'economia politica tedesco e di portare il numero dei membri da 125 a 135, in guisa che ciascuno Stato della Confederazione vi abbia per lo meno un rappresentante. Il numero dei membri delle diverse sezioni sarà portato da 24 a 27.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii poco fecero parlare di sè nella trascorsa ottava. Mantennero abbastanza bene i loro corsi ed è tutto ciò che può dirsi a loro riguardo. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero a principio tra il 471 al 473, e per ultimo ricaddero a 471; le Obbligazioni relative, eccezionalmente molto sostenute, si elevarono da 275.75 a 279, e chiusero a 278.75; i Boni stazionarii sul 564 circa.

Le Sarde, della serie A, quotate a 276.50 e 277.50; quelle della serie B, a 279.50 e 280.50; le nuove, a 277.50 e 278.50.

Le Meridionali austriache in rialzo da 283.50 a 285.50; la Palermo-Trapani a 285.50 prima e seconda emissione. Le Pontebbane da 448.50 a 449; le Monteceneri a 470.

Le Azioni Ferrovie Romane, poco trattate, rimasero a 138.50 e 139.

A Parigi, le Lombarde ebbero il prezzo di 255; le Obbligazioni relative quello di 280 a 278. Le Vittorio Emanuele stazionarie sul 275. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 140.

CONVOCAZIONI

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria il 18 maggio p. v. in Milano, sede sociale (Corso Venezia, 31), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento della gestione sociale, e relazione della Commissione di revisione del bilancio 1880, per l'approvazione del medesimo e del relativo dividendo, per la omologazione dell'atto di cessione al Municipio di Milano dei viali d'accesso alla Stazione di Porta Ticinese, e per la elezione di 3 consiglieri cessanti per turno e della Commissione di revisione pel bilancio 1881.

Avvisi d'Asta

Il 3 maggio p. v., presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione dei tronchi 3, 4 e 5 della strada nazionale da Termini a Taormina, compresi fra la casa Bertolo e la Mandria Vecchia, della lunghezza di m. 25,758, sull'annuo canone di L. 18,284.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti di Banca nazionale; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di 6 tratti di strada a completamento della linea consortile obbligatoria Maida Curinga, della lunghezza di chil. 5.933, per il prezzo chilom. di L. 14,500. Deposito d'asta L. 7000.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Treviso al confine austro-ungarico verso Visco, compreso fra Annone per Portogruaro e Latisana, della lunghezza di m. 28,672, sull'annuo canone di L. 13,114.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 400 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Como, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale dello Stelvio da Lecco al Tirolo, compreso tra Lecco ed il confine colla provincia di Sondrio, della lunghezza di m. 42,553.50, sull'annuo canone di L. 14,769.51, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria da Favara alla Stazione ferroviaria delle Caldare, compreso fra la comunale per Racalmuto al torrente San Benedetto, della lunghezza di m. 2057, per la presunta somma di L. 43,930.74. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cittadella (prov. di Padova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso delle Scuole urbane maschili e femminili, per il presunto importo di L. 107,713.48. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito cauzionale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto di nuove costruzioni al Castro Pretorio (Maccao) in Roma, per l'importo complessivo di L. 600,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito cauzionale L. 60,000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal 2 all'8 aprile* 1881.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	417,886.51	288.99
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	397,584.16	274.95
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 20,302.35	+ 14.04
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	6,029,837.08	4,170 01
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	5,212,954.60	3,609 93
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 809,882.48	+ 560.08
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,285.—	246,851.09	192.10
Settimana corrisp. nel 1879.	1,164.—	200,961.52	172.65
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+121 —	+ 45,889.57	+ 19.45
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,274.53	3,029,324.86	2,376.82
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,162.30	2,179,992.46	1,875.59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+112 23	+ 849 332.40	+ 501.23

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,117,70	10,497,62	7,477,19
Piccola Velocità	9,508,48	497,21	3,378.14
Totali . . .	37,626,18	10.994,83	10,855,68

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal 12 al 18 febbraio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	618,919.65	19,198.23
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	533,160.99	16,538.09
Differenza (in più . . .	—	85,758.66	2,660.14
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 detto 1881 .	1,681	3,745,144.70	16,595.77
Periodo corr. 1880	1,681	3,384,405.29	14,997.24
Aumento	—	360,739.41	1,598.53
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di gennaio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,828.96	28,110.28	2,837.54	38,776.78
Bagagli e cani . .	79.13	344.86	39.40	463.39
Merci a grande vel.	874.89	4,014.73	967.51	5,857.13
Merci a piccola vel.	9,976.07	22,275. 6	3,310.52	35,561.95
Introiti diversi . . .	440.86	516.93	256.45	1,214.21
Totale . . .	19.199,91	58,262.16	7,411.48	81,873.49

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	55,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura .	»	14,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	200,000	»
CERCHI d'acciaio	»	100,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	524,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	32,000	»
RAME da rifondere	»	4,000	»
ZINCO da rifondere	»	9,000	»
GOMMA elastica fuori d'uso	»	2,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **12 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 14 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Aprile 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.[IA]

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile .	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo . *metri*	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello . . . . »	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene . . »	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata »	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola »	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro . . . . . . »	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo . . . »	60.10	» di Torino.
» sul Gogna . . . . »	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano . . . . »	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira . . . . »	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso . »	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro . . . »	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo . . . . »	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna . . . »	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze) »	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo »	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale »	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo »	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna . . . . »	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio . . . . . »	251.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano . . . . . »	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro . . . . »	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia . . . . »	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello . . . »	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicatti-Favarotta . . . . »	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo »	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto »	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica . . . . »	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini . . . . »	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta . . .	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicatti	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo . . .	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog. . .	» Id.
Due grue » da 5000 » . . .	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri . . .	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf* . . .	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore . . . . . *metri*	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c. . »	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia . »	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine) »	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle . . . »	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore . . . . . »	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata . . . . . . »	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi . . »	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere »	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta . . . . »	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco . . . . . »	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise . . . . . . »	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri . . . . . . »	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane »	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna . . . . . . »	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma . . .		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli* . . . . . »	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn. .	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

LEGNAMI DA VENDERSI

Presso i signori fratelli CHARVET, via Nizza N. 28 e 30, sono in vendita legnami da costruzione in travi di rovere, larice di America e larice nostrale, ed in tavoloni di abete.

Per le condizioni rivolgersi al signor Geometra LUPARIA, ogni giorno feriale, Piazza Castello, 25, dalle ore 2 alle 3 pom.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI
DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Crampone e Bolloni.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°
CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA
Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 4 Maggio 1881. N.° 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» » arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MEMORIALE

DELLE TRE PRINCIPALI AMMINISTRAZIONI

DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

SUL PROGETTO DEFINITIVO

DEL NUOVO CODICE DI COMMERCIO ITALIANO

(Continuazione — V. N. 17).

Se il vettore, dichiara l'articolo 403, consegna le cose trasportate senza esigere il pagamento di quanto è dovuto a lui o ai vettori precedenti, o il deposito della somma controversa, egli perde il diritto di regresso, e rimane responsabile verso il mittente e verso i vettori precedenti, per le somme assegnate sulle cose stesse, salva la sua azione verso il destinatario. Ora è ad osservare come, nella pratica ferroviaria, non di rado avvenga che debba il vettore procedere alla consegna, lasciando sospesa l'esazione delle somme assegnate; così, quando la causa ed il tempo dell'avarìa siano dubbii, nè da ulteriore inchiesta possa l'avarìa stessa risultare preesistente al trasporto o imputabile al mittente, ovvero quando sussistano altri attendibili motivi per cui convenga procedere ad una pronta consegna, salva eventuale liquidazione dei danni, a scanso di deperimento della merce o di altri pericoli della giacenza; in tutti questi e simili casi, conviene consegnare intanto la merce al destinatario, con riserva di esigere le tasse assegnate, dopo appurata debitamente ogni cosa. Nè è giusto che, in simili casi, il vettore ultimo, che cautamente agì nel miglior comune interesse di tutti i vettori associati al trasporto, venga perentoriamente privato del regresso. Si ammetta pure la discussione sulla convenienza o sulla regolarità del suo operato, ma non lo si condanni senz'altro, dando così esca alla mala fede di accettare gli utili del sistema, e di ricusarsi a dividerne lo eventuale gravame. La declaratoria pertanto fatta in questo articolo, come di diritto comune, è oziosa, e, per gli effetti che produrrebbe, è ingiusta.

Relativamente alla proponibilità delle azioni verso il vettore, il progetto, premettendo nell'art. 394 che il vettore è responsabile dei fatti dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi, e di ogni altra persona a cui egli affidi l'esecuzione del trasporto, soggiunge nell'art. 405, che ogni domanda di risarcimento del mittente o del destinatario deve essere diretta contro il primo o contro l'ultimo vettore: si può proporre contro il vettore intermedio, quando si provi che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito. Ogni vettore, chiamato a rispondere di fatti non suoi, ha la scelta di rivolgere la sua azione contro il vettore che immediatamente lo precede, oppure contro il vettore intermedio responsabile del danno, giusta la precedente disposizione.

Già prima d'ora abbiamo dimostrato come la responsabilità assoluta del fatto dei vettori successivi non sia equa in materia di servizii cumulativi, i quali sono obbligatorii (1). Quindi, se reputasi indispensabile dichiarare il principio, sarebbero a sopprimersi le parole « di tutti i vettori successivi », indicando così che sussiste responsabilità, quando sussiste pure la scelta del vettore successivo.

Rispetto poi alla facoltà d'intentare l'azione anche contro l'Amministrazione, nella cui rete si provi che il danno è avvenuto, la si ritiene di pochissima utilità nella pratica, e fonte di grave turbamento nei rapporti delle Amministrazioni tra loro. È a notare che la questione di competenza, collegata e dipendente dalla prova di colpa nell'Amministrazione convenuta, resterebbe sospesa sino alla decisione della questione di merito, con grande anomalia del diritto processuale, e con pregiudizio di ambe le parti; imperocchè, se non risultasse dal giudizio che il danno sia avvenuto, come si asseriva, nei limiti di quella rete ferroviaria, il Tribunale locale non potrebbe pronunciare sul merito della causa, e dovrebbe intentarsi un nuovo giudizio. Frattanto, oltre alle spese inutili, si darebbe luogo ad una indefinita interruzione dei termini della prescrizione, con pregiudizio gravissimo delle Ferrovie, le quali hanno il maggiore interesse alla sollecita definizione delle vertenze.

Nè, commentando il succitato art. 405, si può omettere di rimarcare come, colle disposizioni del medesimo, non

(1) SPANNA: Opera citata, pag. 45 a 51.

siano state conciliate quelle dell'art. 858, il quale dichiara che: « le azioni derivanti dal contratto di trasporto pos- « sono proporsi....., se si tratti di Ferrovie, dinanzi l'Au- « torità giudiziaria del luogo dove trovasi la Stazione di « partenza o quella di arrivo. Al quale effetto, le disposi- « zioni dell'art. 371 (riflettenti l'institore che può star in « giudizio) si applicano all'agente ferroviario preposto alla « Stazione ». Sorge, a questo riguardo, spontanea la domanda, se potrà anche la citazione rivolgersi al Capo della Stazione situata nella rete di ferrovia intermedia, presso la quale si sostenga essere avvenuto il danno. Ed a siffatta domanda l'art. 858 non risponde; talchè, mentre quanto alla competenza in ragione del luogo della promessa o consegna della merce, ovvero dell'adempimento dell'obbligazione, sancita in materia commerciale dall'art. 91, alinea, del Codice di procedura civile, collimerebbe la rappresentanza legale delle Amministrazioni delle Strade ferrate sul luogo, in persona dei rispettivi Capi-Stazione, si avrebbe la strana anomalia che, per l'esperimento dell'azione contro il vettore intermedio (che il progetto di Codice pur volle introdurre come un beneficio pel commercio), l'unico Foro competente sarebbe quello della Sede centrale dell'Amministrazione, sulla cui rete sta la Stazione intermedia ove si verificò il danno; dappoichè il caso è nuovo, e, nello stesso modo che al medesimo non si potrebbe estendere l'eccezionale disposto del citato art. 91, alinea, del Codice di procedura civile, così non si potrebbe estendere quello, del pari eccezionale, del menzionato art. 858 del progetto di Codice di commercio. Cotale grave pratica difficoltà, che incontrerebbe la innovazione proposta, fa per lo meno presumere che, nel concetto dei compilatori del progetto di Codice, essa non sia stata ritenuta nè di uso frequente, nè di reale vantaggio.

Quanto al terzo alinea dell'art. 408, il quale ammette l'azione pel supplemento del danno, oltre al risarcimento proveniente dalla clausola penale, ogni qualvolta si può provare che il danno sofferto sia superiore alla pena, esso è contrario agli articoli 1212 e 1230 del Codice civile, dichiaranti che la clausola penale è la compensazione dei danni per l'inadempimento dell'obbligazione: locuzione questa la quale (e giustamente, come la giurisprudenza non mette in dubbio) ritiene il definitivo e pieno risarcimento del danno essere nella pena. Le Ferrovie generalmente non ammettono clausole penali nelle lettere di vettura; ma che il caso difficilmente si verifichi, non è ragione sufficiente per legittimare una dichiarazione esorbitante persino dal diritto comune.

Ma la disposizione del progetto che le Amministrazioni non saprebbero abbastanza censurare, si è quella dell'articolo 409 (1), che ammette l'azione contro il vettore, anche dopo il ricevimento senza riserve, se l'avaria era latente e fu verificata entro dieci giorni dopo il ricevimento. Pei casi eccezionalissimi, nei quali un simile trattamento poteva presentarsi equo, già provvedeva una severa e cautissima giurisprudenza. L'adottarlo ora come massima in un Codice, e colle espressioni dell'articolo in esame, equivarrebbe a fomentare le più smodate ed ingiuste pretese. Diciamo di più, una triste esperienza ci pone in grado di attestare sin d'ora, che in certe regioni il reclamo dopo il ricevimento diverrebbe una vera speculazione, organizzata col sussidio della pericolosa prova testimoniale e di una infinità di altri artificii. « Se i vettori, scrive il Vidari, e « massime le Amministrazioni delle Strade ferrate, non « meritano un trattamento privilegiato, non debbono anche « esser messi in condizioni troppo gravi, se non addirit- « tura impossibili di difesa (2) ». Le Ferrovie non vedrebbero più il termine delle pendenze; e per giunta, si pretesterebbe sempre il dolo del vettore, o la colpa grave, ritenuta equivalente, per tenere indefinitamente aperto l'adito alle questioni. Si interroghino, a questo riguardo, gli uomini pratici, e tutti risponderanno essere il sistema impossibile.

(1) Analogo sistema, sebbene con termini che meglio guarentiscono la Ferrovia, consentirebbero il progetto di Berna, articolo 44, ed il Codice germanico; ma le Amministrazioni lo dichiarano ciononostante assolutamente inaccettabile (pagg. 39 e 40 del citato *Memoriale delle tre Amministrazioni* su quel progetto).

(2) Opera citata, pag. 550.

Fu notato nelle deposizioni delle Amministrazioni ferroviarie alla Commissione d'inchiesta sulle Strade ferrate, che il numero delle liti era moderato, anche perchè la più gran parte di esse veniva prevenuta o troncata con transazioni. Ma la cosa muterebbe certo radicalmente il giorno in cui tutte le principali disposizioni di legge in materia di trasporti terminassero, come avviene nel progetto di Codice, con un invito a ricorrere ai Tribunali.

Le Ferrovie dovrebbero pur pensare a cautelarsi contro danni sì gravi, nè potrebbero farlo altrimenti che esigendo, prima dell'esporto, la verifica di tutti i colli; anzi questo diritto di verifica, che sempre alle Ferrovie compete per garanzia del servizio che prestano, dovrebbe anche essere espressamente dichiarato a loro favore nell'art. 404, dove parlasi soltanto del destinatario.

Ognun vede quindi quale perturbazione porterebbe nell'esercizio ferroviario la facoltà proclamata dal progetto.

La massima assoluta sancita in questa materia dall'articolo 84 del vigente Codice di commercio importa assai sia mantenuta, perchè utilissima sotto ogni aspetto. Come la nostra giurisprudenza, così anche quella francese ne ha campresa la necessità (1).

Ma non preme soltanto che la massima enunciata nella prima parte dell'art. 409 del progetto non sia successivamente dall'articolo medesimo demolita: sarebbe altresì indispensabile che tale massima venisse tenorizzata nel senso, che basti il solo incondizionato ricevimento delle cose trasportate ad estinguere ogni azione contro il vettore, o che quantomeno le due condizioni del pagamento del porto e del ricevimento delle cose s'intendano adempiute, dovunque la prima di esse abbia luogo. Infatti, pare a noi che ogni principio di ermeneutica legale ripugni a pretendere congiunte nella medesima persona del destinatario, e contemporanee, le due condizioni del pagamento *del porto* e del ricevimento; imperocchè, comunque si *cerchi* contorcere il senso delle parole per cavarne un costrutto che non hanno, ciò non emerge menomamente dai termini della legge, e meno ancora dal suo spirito, essendochè pagamento del nolo e ricevimento della merce equivalgono a rinuncia ad ogni reclamo, in quanto significano acquiescenza del destinatario. Ma qual maggiore prova di tale acquiescenza se non quella (quando il porto già fu pagato dal mittente, essendo in « affrancato ») dell'adempimento, da parte del destinatario, di quell'unica condizione che egli sa rimanere per dimostrare la sua tacitazione, cioè il ricevimento della merce: nell'adempire il quale ultimo atto è naturale egli vada tanto più guardingo, in quanto il mittente già compì per lui l'altro atto del pagamento del porto? Evidentemente, il voler questionare in tal caso sul significato del modo di agire del destinatario è un voler mettere in dubbio quanto e la lettera e lo spirito della

(1) Vedi, fra le altre, Cassazione Firenze, Alta Italia c. Corradini, 31 dicembre 1875, nella quale è detto: « Considerato « che, fra le altre eccezioni, l'Amministrazione ferroviaria « oppose di essere irresponsabile del qualunque danno che la « Ditta avesse sofferto a titolo d'avaria, per quanto dispone « l'art. 84 del Codice di commercio e l'art. 121 n. 1 delle « Tariffe generali delle Ferrovie: — che tale eccezione era « perentoria, indeclinabile, e male venne respinta dalla sen- « tenza denunciata; — che infatti le indicate leggi sono ge- « neralissime, e non ammettono limitazioni e restrizioni in « vista di particolari circostanze: leggi che formano un sistema « che si è ritenuto assolutamente necessario, affinchè l'Am- « ministrazione delle Strade ferrate, nell'assiduo movimento « delle cose che trasporta e consegna, avesse un punto di fatto « su cui riposare tranquilla, e non fosse esposta ad imprevisti « reclami ed a liti continue ecc. . . . ». Quanto alla giurisprudenza francese, sono a menzionare due sentenze della Cassazione, entrambe 17 giugno 1879, Comp. P. L. M. c. Seilban; e stessa Comp. c. Desseignet —; nonchè 10 marzo 1880, Comp. des Bouches du Rhône c. Durand. E la Cassazione medesima, 25 aprile 1877. Comp. del Nord c. Delhou —; altra, stessa data, Comp. del Nord c. Gouron; e 25 maggio 1880, Trougnon Leduc e Poulet contro Comp. d'Orleans.

legge danno per chiarissimo, è un volere attribuire al destinatario una cautela esuberante ed ingiustificata; è un voler perpetuare le incertezze e le liti.

Ma, ciò nondimeno, una contraria giurisprudenza, appoggiata a viete teorie, applicabili forse al vetturale comune, non certo mai alle Strade ferrate, ha prevalso, ed ha trascinato nel suo errore anche taluni scrittori (1). Conviene dunque che anche alla riproduzione di un sì dannoso equivoco ponga argine insormontabile la legge, prevedendo i trasporti in affrancato, che in tanta copia ora si effettuano per ferrovia, onde il destinatario, che incondizionatamente ricevette la spedizione fattagli in tal modo, non pretenda, per ciò solo, di avere indefinitamente aperta la via al reclamo.

(*Continua*)

(1) Vedi Borsari, sull'art. 84 del Codice di commercio, nonchè Bédarride, sull'art. 105 di quello francese — E. C. Torino, 27 dicembre 1867, Alta Italia c. Pizzigoni — 11 maggio 1869, Alta Italia c. Spinetta. — Vedi anche giurisprudenza francese conforme nel *Bulletin Annoté des Chemins de fer*, già citato.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 marzo 1881.

In relazione al nostro numero del 13 aprile p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 100, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 marzo 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di marzo
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	7,671.00	7,163.70	14,834.70
Strozzo ... »	6,566.40	6,508.60	13,075.00
Escavazione completa e continua ... »	5,100.00	5,455.80	10,555.80
Muratura della vôlta »	7,001.70	7,100.80	14,102.50
Id. del piedritto Est »	5,005.70	5,484.80	10,490.50
Id. del piedritto Ov. »	5,532.40	5,983.60	11,516.00
Acquedotto ultimato »	4,807.00	5,824.80	10,631.80
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	4,807.00	5,257.70	10,064.70
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,545	1,859	3,404
Id. massimo id. »	1,655	2,097	3,752
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	27,096,630	26,052,865	53,149,495

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di marzo, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto marzo	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	733.530	76
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.093.070	84
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,448.860	85
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	252.980	79
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	462.330	83
Totale	158.712	4,827.450	3.990.770	83
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	35.170	68
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	67.680	73
Airolo-Biasca	45.838	79.510	66.690	84
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	26.960	78
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	20.410	53
Totale	158.712	297.040	216.910	73

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	Galleria di direzione: Situazione alla fine di marzo	Galleria di direzione: p. 0/0	Strozzo: Situazione alla fine di marzo	Strozzo: p. 0/0	Volta: Situazione alla fine di marzo	Volta: p. 0/0	Piedritti (3): Situazione alla fine di marzo	Piedritti (3): p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,485.50	—	—	5,359	98	4,881	—	9,739	—
Fluelen-Goeschenen	7,276.70	7,208 (2)	99	6,524	90	4,062	—	4,579	—
Airolo-Biasca	8,079.70	7,696 (2)	96	5,799	72	1,878	—	3,169	—
Giubiasco-Lugano	3,222.20	2,959	95	1,922	60	1,110	—	2,456	—
Totale	24,064.10	18,863	93	19,604	81	11,931	—	19,943	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen. — I lavori di escavo sono terminati per tutti i tunnel di questa sezione, fuorchè pel piccolo tunnel di Sulzeck (125.5 m.) I lavori di muratura sono pure pressochè compiuti.

Fluelen-Göschenen. — Nel tunnel di Pfaffensprung, la perforazione meccanica dovette esser sospesa dal 15 al 21 marzo, in seguito ad un accidente sopraggiunto alle pompe di compressione. Il lavoro si continuò a mano per tutto quel tempo. La roccia traversata era ora dura e secca, ora schistosa ed acquifera. Alla fine del mese non restavano che 20 m. di galleria di direzione da aprire nel tunnel.

Si lavora ai portali dei tunnel di Windgaelle, di Bristenlaui II, e di Inschi.

Airolo-Biasca — Il tunnel elicoidale di Travi è stato perforato da un capo all'altro il 28 di marzo, e quello della Lume il 24. I tre ultimi tunnel elicoidali saranno senza dubbio perforati entro il mese di maggio.

All'attacco superiore del tunnel di Freggio, i cantieri furono di nuovo allagati il 26 di marzo da filtrazioni ascendenti a 10 litri al secondo. Il 30 di marzo, dopo l'apertura di una forte vena acquifera nell'attacco inferiore, le acque cominciarono ad abbassarsi, e quindi i lavori d'avanzamento potranno senza dubbio esser ben presto ripresi all'attacco superiore.

All'attacco superiore del tunnel di Piano-Tondo, la perforazione a mano continuò sino al 22 di marzo. La perforazione meccanica ricominciò nello stesso giorno con 3 macchine Frölich (1).

I lavori di rivestimento sono sempre in ritardo nei tunnel di Freggio, di Piano-Tondo e di Travi. La Compagnia ha fatto, a tale proposito, delle osservazioni all'Impresa.

Giubiasco-Lugano. — Nel tunnel del Ceneri, l'avanzamento della galleria di direzione ascese dal lato Nord, fatta deduzione del tempo perduto, a m. 3.80 al giorno. Dopo il 7 marzo, il getto del Trodo fu di nuovo sufficiente per rendere superfluo l'uso delle locomobili ausiliarie, e far procedere insieme i due compressori. Per affrettare il progresso del traforo, la sezione trasversale della galleria è stata ridotta da 6 a 5.5 m.^{2}

Lo strozzo è ora in opera su tre punti. Appena la galleria di direzione sarà forata, questa parte del diagramma sarà attaccata in due piani ed a macchina.

Quanto alle murature, esse faranno maggior progresso appena la montatura del ponte di Revanesco, prevista per la metà di aprile, permetterà un trasporto più rapido dei materiali necessarii.

Nel tunnel di Massagno, i lavori d'avanzamento verranno ripresi all'attacco sud della galleria.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di marzo su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	7,881,400	71
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,425,900	14,921,200	67
Airolo-Biasca	»	23,254,700	14,562,800	63
Cadenazzo-Pino..	»	2,436,900	1,351,200	55
Giubiasco-Lugano........	»	7,798,800	4,346,200	56
Totale	Fr.	67,063,600	43,062,800	64

(1) Il telegramma da Bellinzona, 25, riferito nel numero precedente, annunciava già compiuta tale perforazione quella mattina stessa. (LA REDAZIONE).

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di marzo risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen	N.	284	990	1,274
Fluelen-Goeschenen	»	1,209	1,094	2,303
Airolo-Biasca	»	1,914	907	2,821
Cadenazzo-Pino	»	»	549	549
Giubiasco-Lugano..........	»	862	782	1,644
Totale	N.	4,269	4,322	8,591

TRASPORTO DI CARBON FOSSILE

Ecco il testo del progetto di legge, presentato dal Ministro dei lavori pubblici, come annunciammo, nella seduta dell'8 aprile p. p. alla Camera dei deputati, e che ora si sta esaminando dalla Commissione eletta dagli Ufficii, e composta degli on. Mameli, Podestà, Argenti, Merzario, Elia, Ganzi, Maurigi ed Ercole:

Art. 1. I Ministeri dei lavori pubblici e della marina sono autorizzati a dare in appalto il trasporto del carbon fossile, che sarà rispettivamente necessario alle due Amministrazioni per il servizio delle ferrovie dello Stato e per quello della marina militare, per lo spazio di anni 15.

Il trasporto dovrà essere fatto esclusivamente per mezzo di piroscafi nazionali, di portata non inferiore a 1500 tonnellate di stazza, i quali dovranno tutti essere di nuova costruzione e, almeno per un terzo, costruiti sui cantieri italiani.

Art. 2. L'appalto sarà diviso in lotti, a giudizio delle Amministrazioni su mentovate, e dato a semplice trattativa privata, oppure a privata licitazione, in base ad apposito Capitolato, anche relativo a specialità di costruzione dei piroscafi, ed osservate in riguardo ai contratti tutte le prescrizioni della legge sull'amministrazione del patrimonio dello Stato e sulla contabilità generale.

Art. 3. Il nolo da pagarsi dalle due Amministrazioni sarà fisso ed invariabile per tutta la durata degli appalti, e verrà calcolato sulla media dei noli praticati in commercio nell'ultimo quinquennio, debitamente constatati.

Art. 4. In caso di guerra, sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio di trasporto, ed anche di prendere possesso dei bastimenti.

Nel caso di continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio per qualunque danno derivante dalle cause di guerra.

Nel caso di sospensione del servizio, il Governo non sarà tenuto a pagare veruno indennizzo.

Pei piroscafi che saranno presi a nolo dal Governo, il prezzo e le condizioni del noleggio verranno fissati di comune accordo, o per mezzo di un Consiglio di arbitri, determinando il valore dei bastimenti da rimborsarsi, ove andassero perduti, o fossero danneggiati unicamente per fatto di guerra, o di esplosione di materiale da guerra, dovendo i rischi di mare e di fuoco rimanere a carico dei proprietarii.

Il Consiglio di arbitri sarà composto di tre persone, scelte una dal Governo, l'altra dai proprietarii dei piroscafi, e la terza d'accordo fra queste due. In caso di disaccordo, la terza persona verrà designata dal presidente del Tribunale di commercio della Capitale.

Il Consiglio degli arbitri giudicherà inappellabilmente.

Nostre Corrispondenze

TUNNEL SOTTOMARINO DELLA MANICA.

Parigi, 1° maggio.

Eccovi alcuni ragguagli sullo stato attuale dei lavori del tunnel sottomarino tra la Francia e l'Inghilterra.

Il pozzo scavato a Sagatte è compiuto, e servì a constatare che dalla parte della Francia, la creta grigia, detta di Rouen, fortemente impermeabile all'acqua, ha uno spessore di 31 m. Questo strato non contiene, come la creta bianca, dei rognoni di silice, ma vi si trovano soltanto alcune rare agglomerazioni di piriti di ferro.

La sezione del Comitato francese dirigente per la costruzione decise di aprire una galleria sottomarina, di circa 2 chil. di lunghezza; e decise inoltre che tale galleria debba perforarsi mediante l'aria compressa, adoperando dei compressori sul sistema dell'ing. Colladon, analoghi a quelli che funzionarono ad Airolo pel traforo del tunnel del Gottardo.

Gli abili costruttori di Parigi, sig. L. Sautter Lemonnier e C., che acquistarono per la Francia il diritto d'impiegare il sistema di compressione Colladon, furono incaricati di costruire, d'accordo con questo ingegnere di Ginevra, gli apparati necessarii, che verranno posti in movimento da una macchina a vapore di 100 cavalli, ed occorrendo anche di 150, del sistema Farcot.

I sigg. Sautter Lemonnier e C. furono incaricati della fornitura ed installazione del complesso di queste macchine, nonchè della trasmissione dei motori secondarii, ponendosi pure d'accordo coll'ing. Colladon.

La macchina perforatrice non è ancora definitivamente adottata, ma è probabile che sia analoga a quella adoperata dal capitano Beaumont: macchina ad azione lentissima, che fu sperimentata con successo in Inghilterra per forare un tunnel nella creta grigia di Rouen.

Le esperienze finora fatte sembrano dimostrare che si potrà facilmente ottenere nella creta grigia un avanzamento da 10 a 12 m. in 24 ore.

Così il risultato dei lavori in corso pare eminentemente favorevole alla riuscita di questa ardita impresa. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 28 dello scorso mese è stata firmata a Roma una Convenzione tra i ministri Baccarini e Magliani ed il comm. Borgnini per conto della Società delle Strade ferrate Meridionali.

Se le nostre informazioni sono esatte, con questa Convenzione la linea Terni-Rieti verrebbe compresa nella concessione della Società delle Meridionali; si fisserebbe la sovvenzione, tanto per questa linea come per le altre da Campobasso a Benevento, da Termoli a Campobasso e da Aquila a Rieti: si stabilirebbe il tanto per cento da accordarsi alla Società sul dippiù del prodotto lordo di L. 15,000 al chilometro. — Inoltre alla Società medesima si affiderebbe l'azienda degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

L'Amministrazione della Società ha già convocato gli azionisti pel 31 corr. per l'approvazione della detta Convenzione (Vedi *Annunzi*).

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha aderito alla tariffa speciale unica per le tre reti principali pei trasporti delle derrate alimentari a vagone completo; con che i trasporti medesimi, per quanto riguarda il percorso sulle linee della detta Società, siano considerati come fuori traffico fino alla esecuzione della nuova Convenzione sovraccennata, la quale deve regolare la sovvenzione.

Con questa soluzione, che ci pare la più opportuna, si viene a soddisfare, tanto l'interesse del pubblico, quanto quello delle Amministrazioni ferroviarie.

><

Dal Ministero dei lavori pubblici è stata ordinata la soppressione della Direzione tecnica governativa stabilita in Torino per la direzione e sorveglianza dei lavori della linea Savona-Bra e Cairo-Acqui. Il regio Commissario tecnico per le Strade ferrate dell'Alta Italia fu incaricato di ricevere in consegna tutte le carte della cessante Direzione, ed al medesimo resta affidata la trattazione delle pratiche tuttora in corso per quella ferrovia.

Il Ministero suddetto, allo scopo d'imprimere un maggiore impulso agli studii della linea da Ivrea ad Aosta, come anche per meglio provvedere alla direzione e sorveglianza dei lavori già appaltati e da appaltarsi, ha disposto che la Direzione tecnica governativa, istituita per quella linea, venga traslocata da Torino ad Ivrea.

Inoltre lo stesso Ministero ha provveduto per la istituzione in Parma dell'Ufficio di direzione per gli studii e pei lavori della ferrovia da Parma a Spezia, stati finora affidati all'ingegnere Direttore della ferrovia ligure, cav. Banaudi.

Il nuovo Direttore nominato per la Parma-Spezia è il cav. Edoardo Forno, ingegnere di 1ª classe del Genio civile, il quale da parecchi anni prestava l'opera sua al Ministero dei lavori pubblici nella Divisione tecnica.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sta compilando una particolareggiata Relazione sui varii materiali ed apparecchi da essa esposti alla Mostra nazionale di Milano.

Riservandoci a render conto più diffusamente ci sarà possibile di siffatta Relazione, ci limitiamo per ora ad accennare com'essa, prendendo le mosse da un confronto fra ciò che l'Amministrazione inviava alla Esposizione universale di Parigi nel 1878 e ciò che presenta ora alla Nazionale suddetta, mira a porgere un'idea del graduale sviluppo dell'Amministrazione stessa, nonchè di quello dell'industria del paese, in relazione all'esercizio delle ferrovie.

Da codesta Relazione si rilevano altresì alcuni interessanti dati statistici, confrontati fra parecchi

anni, circa l'estensione della Rete, il suo movimento ed i suoi prodotti.

Essa parla quindi diffusamente: della locomotiva a 4 ruote accoppiate con carrello girevole, destinata al rimorchio dei treni a grande velocità sulle linee con curve molto ristrette, e del relativo tender, costruiti nell'Officina di Torino; del freno Smith-Hardy, e dei varii pezzi che lo compongono; di due speciali apparecchi d'alimentazione, cioè la pompa-iniettore sistema Chiazzari, e l'iniettore sistema Mazza; della vettura di 1ª classe a due assi e 4 scompartimenti, costruita nell'Officina di Verona; e del carro a bagagli a 3 assi, fabbricato nell'Officina di Bologna.

Passa poi in succinta rassegna: le due locomotive da merci a 6 ruote accoppiate e cilindri esterni, costruite, una dalla Ditta Ansaldo di Sampierdarena, e l'altra dallo Stabilimento di Pietrarsa; la carrozza di 3ª classe a 2 assi e 5 scompartimenti, dello Stabilimento Grondona e C. di Milano; la locomotiva ad 8 ruote accoppiate per linee di montagna, tuttora in corso di fabbricazione presso la Ditta Miani Venturi di Milano, ma che si ritiene potrà essere trasportata fra pochi giorni all'Esposizione.

Premesso quanto riguarda la fabbricazione del materiale ruotabile, e più specialmente la produzione delle Officine dipendenti dal Servizio del Materiale, la Relazione imprende a parlare di altre cose della tecnica ferroviaria.

Per conto del Servizio della Manutenzione e dei Lavori, si trovano esposti: uno scambio, una piattaforma, un disco di segnalamento a distanza, un apparecchio per lo sparo dei petardi, una raccolta dei diversi modelli di rotaie in opera per l'armamento delle varie linee, una collezione di vedute in fotografia delle opere d'arte più importanti, due serramenti completi di porte pei fabbricati dei viaggiatori, un nuovo istrumento per misurare gli sforzi di tensione o di compressione, che si producono nelle costruzioni metalliche per effetto dei sopraccarichi.

Segue finalmente la descrizione di parecchi altri oggetti esposti, e cioè: di due piccoli istrumenti detti *aritmografi*, d'invenzione dell'ing. Castigliano, per eseguire la moltiplicazione, la divisione e la quarta proporzionale; di un orologio da torre e di un apparato telegrafico Morse, eseguiti nell'Officina Telegrafi ed Orologi dell'Amministrazione; di una macchina scrivente ad inchiostro, sistema Digney, munita dell'àncora elettro-magnetica ideata dall'ing. Maroni; di una cassetta di soccorsi pei casi d'infortunio: di una lettiga pieghevole e di una poltrona-letto, d'invenzione del sig. Pessina; di altra lettiga, studiata dall'Ispettore sanitario prof. Galli; e del lavoro speciale in plasticografia del cav. Bonazzi, rappresentante le località attraversate dalle linee d'accesso al Gottardo.

><

Col 16 corr. la Stazione di Porta Ticinese in Milano verrà ammessa al beneficio di tutte le tariffe speciali e locali vigenti sulla rete dell'Alta Italia.

Gli articoli 11 e 15 delle Avvertenze generali nel Regolamento-tariffe delle Ferrovie dell'Alta Italia rimarranno conseguentemente soppressi.

><

Col giorno 15 del corrente mese il servizio dei treni economici sulla linea Genova-Nervi sarà spinto fino a Camogli, ed in tale occasione il numero dei treni verrà aumentato a 4 di andata ed a 4 di ritorno.

><

La Direzione dell'esercizio per le strade ferrate dell'Alta Italia sta studiando, e farà quindi le proposte relative, per l'aggiunta di una coppia di treni sulla linea Milano-Piacenza.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha fatto studiare, ed ha quindi sottoposto alla superiore approvazione, il tipo dei magazzeni merci che la Società stessa intenderebbe di costruire lungo le linee Campobasso-Benevento, Termoli-Campobasso ed Aquila-Rieti.

Il proposto magazzeno, con piano caricatore, è a binario esterno, con banchine ai due lati per facilità di carico e scarico. La disposizione del binario esterno si è ritenuta preferibile a quella del binario interno, sia per economia di spesa, come anche per poter approfittare dei binarii esterni del magazzeno nelle manovre dei treni nelle piccole Stazioni, che difettano di appositi binarii di manovra.

><

La Società della ferrovia Sicula Occidentale, Palermo-Marsala-Trapani, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè sia nominata la Commissione che dovrà procedere alla visita di ricognizione del tronco residuale, ancora in costruzione, della detta ferrovia: tronco compreso fra Castellammare del Golfo e Castelvetrano, i cui lavori sono così avanzati da permettere che nel corrente mese possa aver luogo l'apertura all'esercizio del tronco medesimo.

><

A partire dal giorno 15 del corrente mese, saranno posti in vendita dei biglietti diretti dalle principali Stazioni siciliane per Roma, Firenze, Livorno, via Reggio-Napoli, e viceversa.

><

Sarà quanto prima stabilita la vendita di biglietti normali d'andata e ritorno dalle Stazioni di San Cataldo, Serradifalco, Canicatti, Campobello, Favarotta e Caltanissetta per Licata, e da quella di Licata per Caltanissetta.

><

Anche la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha accettato le basi di Convenzione, formulate dalla Direzione generale delle Poste pel trasporto dei piccoli pacchi postali, secondo il progetto di legge che verrà in breve discusso alla Camera dei deputati.

><

Avendo la Südbahn soppresso, a datare dal 1° corrente, il suo treno 1002, in coincidenza a Cormons col 249 dell'Alta Italia, l'Amministrazione di queste ferrovie ha ordinato la soppressione del detto treno n. 249.

E siccome la Südbahn riattiverà il suo treno 1090 fino a Cormons, così sulle ferrovie dell'Alta Italia viene pure riattivato il treno n. 255, in partenza da Cormons alle ore 1.35 pom., con arrivo ad Udine alle 2.20 pom.

><

Domani (5) sarà attivato sulla linea da Taranto a Reggio un nuovo orario, col quale sono prolungati fino a Reggio i treni 75 e 76 (che coll'orario primi-

tivo erano limitati fra Cotrone e Roccella Jonica, e viceversa), e viene anticipata di 40 minuti la partenza del treno 78 da Reggio a Roccella Jonica.

✂

Dagli Ufficii governativi istituiti per gli studii delle ferrovie complementari del Regno sono stati presentati per l'approvazione i progetti di appalto pei seguenti tronchi:

a) San Michele del Quarto-San Donà (linea Mestre-San Donà-Portogruaro). — Lunghezza m. 17,800; importo di appalto L. 1,050,000, importo di progetto L. 1,300,000.

b) Galdo-Auletta (linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano). — Lunghezza m. 8,700; importo di appalto L. 4,312,000, importo di progetto L. 4,500,000.

c) Auletta-Polla (linea suddetta). — Lunghezza m. 9,360, importo di appalto L. 4,050,000; importo di progetto L. 5,330,000.

d) Tronco dal km. 19 + 800 a Noto (linea Siracusa-Licata). — Lunghezza m. 11,400; importo di appalto L. 875,000, importo di progetto L. 1,390,000.

Anche dei predetti progetti speriamo di poter fornire nel prossimo numero ai nostri lettori le consuete informazioni e dati tecnici.

✂

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate con la legge del 29 luglio 1879:

26 *aprile* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Biadene-Signoressa, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso — Deliberato provvisoriamente al signor Francesco Busetto per la somma di lire 200,389.20, ossia col ribasso del 4.12 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 17 corr.

26 *aprile* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Fara-Romagnano Sesia, della linea Novara-Varallo — Deliberato provvisoriamente al signor Versè Alfeo per L. 310,227.50, ossia col ribasso del 20.25 0[0 sulla somma di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 17 corrente.

28 *aprile* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Laveno-Fornaci Caldè, della linea Novara-Pino — L'appalto essendo andato deserto, il 9 del corrente mese si procederà ad un nuovo esperimento d'asta.

✂

Tra le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 25 al 30 aprile p. p., furono approvati i seguenti progetti per opere ferroviarie:

Costruzione di portici sui lati di arrivo e di partenza della Stazione ferroviaria di Napoli;

Progetto di appalto per la costruzione del tronco Garlasco-Groppello, della ferrovia Vercelli-Mortara-Broni.

✂

Ecco i dati tecnici che nel nostro numero precedente ci siamo riservati di far conoscere intorno ai due progetti di appalto di nuovi tronchi di ferrovia, testè presentati al Ministero dei lavori pubblici, cioè dal Torrente Bevano a Cervia (linea Ferrara-Ravenna-Rimini), e da Palmi a Gioia (linea Reggio-Castrocucco).

1° *Tronco Bevano-Cervia* — Ha la lunghezza di metri 9,497.68, e l'importo totale preventivato è di L. 347,919.28, delle quali L. 265,211.21 rappresentano i lavori da appaltare, e L. 82,708.07 la somma a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuazione delle comunicazioni sulla ferrovia, sono da costruire: n. 32 manufatti, fra i quali, in prima linea, tre ponti in ferro, uno sul torrente Bevano con travata di m. 26.10, l'altro sul Savio a due campate di m. 33 ognuna, ed il terzo sul Canale-Porto di Cervia con travata di 18 m. Gli altri manufatti minori hanno una luce variabile da m. 0.50 a 6.

La lunghezza del tronco, per rispetto all'altimetria, è così suddivisa: orizzontali m. 6,967.68, discese m. 1,300, ascese m. 1,628.57, con la pendenza massima del 7 per mille; — per rispetto alla planimetria, la detta lunghezza è ripartita come segue: rettilinei m. 9,090.60, curve m. 459.21, col raggio minimo di 2000 metri.

Il progetto contempla l'esecuzione del corpo stradale, cioè movimenti di terra ed opere d'arte.

2° *Tronco Palmi-Gioia* — L'importo dei lavori da appaltarsi per questo tronco, della lunghezza di m. 10,210, è previsto in L. 1,430,744. Per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento e di quello fisso è preventivata altra somma di L. 629,450; per cui l'importo totale risulta di L. 2,060,194, corrispondente al costo medio chilometrico di L. 202,000 circa.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da 13 rettifili e da 12 curve, i primi dello sviluppo di m. 5365, le seconde di m. 4845. Il raggio minimo delle curve è limitato a m. 500.

L'andamento altimetrico è ripartito come segue: orizzontali m. 1741, pendenze m. 8469; la pendenza massima è quella del 12 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuità delle comunicazioni sulla ferrovia sono preventivati i seguenti manufatti: N. 8 acquedotti fino a m. 1.50, 1 sottopassaggio di m. 4, 1 ponticello di m. 5, ed un viadotto sul vallone Petrace in 13 archi di m. 15.36 per ciascuno.

Inoltre sono da eseguire le seguenti opere: N. 3 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 964; n. 5 case cantoniere doppie, n. 3 semplici, n. 5 passaggi a livello; ed una Stazione per l'abitato di Gioia Tauro, con tutti i fabbricati annessi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 antimeridiane del 17 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamene allo incanto per l'appalto delle opere del tronco Ivrea-Tavagnasco, della ferrovia Ivrea-Aosta, in provincia di Torino, della lunghezza di m. 10,680.55 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per la parte sopra il piano di regolamento, l'armamento e le travate metalliche), per la presunta somma di L. 1,328,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di due anni dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 116,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Il 27 aprile p. p. si tenne in Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società Canavese. Essa fu numerossima: 180 azionisti rappresentanti presso a poco 5 mila azioni.

Presiedeva il comm. Paolo Massa, presidente. Dichiarata regolarmente costituita l'assemblea, si dava la parola al comm. Arcozzi Masino per la lettura della Relazione del Consiglio di amministrazione.

In quest'anno, la Relazione del Consiglio si è assai migliorata, entrando in molti raffronti e dati statistici, che servono e serviranno sempre più per la formazione dei bilanci, degli orarii, e per la buona amministrazione della ferrovia. L'introito dell'esercizio 1880, netto da tasse erariali e da bollo, superando le previsioni del bilancio, raggiunse la cifra di L. 482,888,67, cioè di lire 23,355,90 in più dell'introito dell'anno 1879.

Il prodotto viaggiatori (437,070) diede un aumento di L. 8,643,01. Anche le merci diedero un aumento di lire 9,745,67 in confronto del 1879.

Le spese gravarono del 49 p. 0[0 l'introito totale. Fra esse, quella *della tassa del bollo* diede luogo, come vedremo, ad analoga proposta.

La dettagliata Relazione si chiude lodando le cure e lo zelo del personale e l'opera intelligente ed assidua del direttore ing. Bignami, alla cui iniziativa si devono molte utilissime innovazioni.

Passò in seguito l'Assemblea alla votazione del conto consuntivo 1880 e preventivo 1881, il quale venne redatto sulle stesse basi di quello 1880, benchè sia naturale prevedere un aumento.

A questo punto, il comm. Arcozzi Masino propose all'Assemblea di emettere il voto: che nella prossima revisione delle tariffe, si tenesse conto dell'anomalia, o meglio dell'ingiustizia, della tassa di bollo, la quale gravita nella *identica misura* sui biglietti pel percorso di due chilometri come su quelli pel percorso di mille chilometri.

La proposta del comm. Arcozzi-Masino venne approvata all'unanimità.

Per ultimo, l'Assemblea passò alla nomina di quattro consiglieri in rimpiazzo degli scadenti d'ufficio. Riuscirono eletti i signori: Chiariglione, Peyron, Croveris, Rognetta.

A revisori dei conti, furono eletti i signori: Sorrentino, Gobbi, Martinetti.

— Il Consiglio d'amministrazione procedette poi, nella seduta del 2 corr., alla costituzione dell'Ufficio di presidenza, che rimase composto come segue:

Comm. avv. Paolo Massa, presidente; comm. ing. Franc. Bened. Rognetta, vice-presidente; comm. Arcozzi-Masino, segretario.

Ferrovia Faenza-Firenze. — La *Nazione* scrive:

In una sala del quartiere di Leone X, in Palazzo Vecchio, si è riunito domenica, alle 12 1[2, il Comitato per una petizione al Parlamento in favore della ferrovia Faenza-Firenze. Numerosi accorsero i componenti del Comitato per sentire esporre dal benemerito ed operoso presidente avv. Luciani, i resultati ottenuti, e provvedere al da farsi, onde la petizione del popolo fiorentino sia presentata alla Camera nel modo il più solenne, il più efficace.

Il Presidente comunicò all'adunanza, che le firme raccolte fin qui, nella città, ascendono a circa 36,000, ossia la unanimità dei suffragi; perchè, essendo la popolazione del Comune di Firenze di 145,000 anime, e detraendo due terzi tra donne, analfabeti, vecchi, fanciulli e malati, si ha appunto che la totalità di coloro che potevan *votare,* lo hanno fatto. Avevasi così la esatta misura dell'interesse vero, vivo, universale, che la città nostra prende a questa, che per lei è non ultima condizione di avvenire.

Il Comitato ha deciso che le note dei firmatarii, in un con la petizione, sieno rimesse quanto più sollecitamente sia possibile, alla Presidenza della Camera; e che una Commissione di cittadini si rechi a Roma per officiare e raccomandare la petizione, esprimendo a viva voce agli onorevoli Deputati i timori, le speranze, i desiderii di Firenze.

Ferrovie Sarde. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, nella occcasione delle solenni feste che avranno luogo in Oristano nel corrente mese per l'inaugurazione del monumento ad Eleonora d'Arborea, la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde accorderà nei giorni 21, 22, 23 e 24 il ribasso del 50 p. 0[0 sui biglietti ordinarii di viaggio da tutte le Stazioni della rete ad Oristano; e così pure nei successivi giorni 25 e 26 da Oristano a tutte le Stazioni della rete medesima.

Ferrovie venete interprovinciali. — Leggesi nel *Giorn. di Vicenza*, 2:

Si adunò oggi in Vicenza l'Assemblea consorziale ferroviaria.

Riservata, attesa l'importanza dell'argomento, l'opinione anco de' colleghi assenti, l'Assemblea, ricevute le ulteriori comunicazioni del Governo sul modo e tempo del pagamento, ha unanimemente preso la seguente deliberazione.

« L'Assemblea, impegnando il Comitato a migliorare per quanto è possibile le condizioni del riscatto, dà al Comitato il mandato di trattare e conchiudere, da parte del Consorzio, il riscatto sulla base delle fatte comunicazioni; gli dà in pari tempo l'incarico di promuovere le risoluzioni da parte dei Consigli provinciali, non appena allestita speciale Relazione documentata ».

Tramway Vicenza-Montagnana — Nella seduta del 29 aprile, al Consiglio comunale di Vicenza venne in discussione l'istanza del Comitato promotore del *tramway* Vicenza-Montagnana con diramazione a Lonigo, per un voto approvativo di massima, salvo di decidere poi sul concorso nella spesa.

Biego, presidente del Comitato, e Cavalli dànno informazioni, e non dubitano del voto favorevole del Consiglio.

Lampertico appoggia calorosamente l'istanza del Comitato. Non si tratta che di un voto di massima, e il Consiglio comunale di Vicenza non lo può ricusare. Del concorso si parlerà poi, ma anche questo non potrà mancare; chè da una parte non sarà cosa grave, dall'altra non sarà senza interesse reale per noi, in rapporto al movimento generale ed al concorso nella città.

Dopo ciò, il Consiglio votò *unanime* secondo i desiderii del Comitato pel *tramway.*

Ferrovie Romane. — L'Amministrazione delle ferrovie Romane concorrerà all'Esposizione industriale di Milano presentandovi diversi oggetti.

Fra questi meritano di essere menzionati: due carrozze a corridoio centrale, con entrata a terrazzini in testa, delle quali una mista di prima e seconda classe, e l'altra di terza classe; una carrozza con compartimenti a letti, e due di prima classe; una locomotiva con sterzo, costruita dalla Casa Borsig, su disegni dell'Ufficio centrale; una biella di ferro per locomotive; un sostegno di ferro per caldaie di locomotive, ecc.

Tutti questi oggetti, eseguiti colla massima precisione, saranno, senza dubbio, ammirati alla Mostra di Milano.

Tramways di Roma. — Era annunciata per ieri 2 corr. l'apertura al pubblico servizio della nuova linea pel *tramway* di San Giovanni.

Questa linea parte dalla piazza di Venezia, percorre la via Nazionale, si distacca all'Esedra a destra, passa innanzi alla Stazione dalla parte dell'arrivo, e per via Gioberti e via Merulana raggiunge la piazza di San Giovanni.

Il prezzo della corsa dall'Esedra alla piazza di San Giovanni è stabilito in centesimi 15; quello dell'intera linea dalla piazza di Venezia a quella di San Giovanni centesimi 30.

Tramway Lodi-S. Angelo. — Il 26 aprile ebbe luogo il collaudo del tronco di *tramway* Lodi-S. Angelo. Alla cerimonia erano presenti il deputato provinciale Bianchi, l'ing. Lavezzari, capo dell'Ufficio tecnico provinciale, i membri del Commissariato tecnico delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed una rappresentanza delle Ferrovie stesse.

La Società concessionaria era rappresentata dai signori Edward Mildmay ed ing. Negri.

Avevano un posto d'onore, tra gl'invitati, il sindaco di Lodi, Zanoncelli, e l'assessore comunale avv. Scotti, i quali ammiravano compiuti i desiderii della città natale e dell'importante borgata di S. Angelo.

Gli onori di casa erano fatti dal direttore della linea signor Carlo Fachetti.

Il collaudo riuscì in modo soddisfacente.

Anche questa linea di *tramway* è pronta, e non manca che l'autorizzazione della Prefettura per essere aperta al pubblico.

Tramway Brescia-Orzinuovi. — Il 1° corrente ebbe luogo l'apertura al pubblico esercizio del *tramway* Brescia-Orzinuovi, con un orario provvisorio. Però col giorno 5 andrà in vigore l'orario definitivamente stabilito dalla Società Belga, a maggior comodo della popolazione.

Tramways Como-Fino-Saronno e Fino-San Pietro Martire — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 marzo p. p., controfirmato dai ministri Miceli e Villa, con cui la Società del *Tramway Como-Fino Saronno e Fino-SanPietro Martire* è autorizzata ad emettere n. 2000 Obbligazioni di lire 250 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse di lire 15, e rimborsabili per estrazione nel periodo di quaranta anni, a partire dal 6° anno di esercizio sociale, ai termini dell'articolo 16 dello statuto.

È pure approvato l'aumento del capitale da L. 500,000 a L. 900,000, mediante emissione di n. 1600 Azioni nuove da lire 250 ciascuna; e sono approvate le modificazioni allo statuto adottate nell'adunanza del 23 dicembre 1880, salve le due contromodificazioni indicate nel detto R. Decreto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A proposito della Società del Gottardo, leggesi nella gazzetta commerciale e ferroviaria di Londra, *La City*, uno dei giornali commerciali internazionali meglio redatti, e che si pubblica anche a Parigi:

« Apprediamo che l'inaugurazione di questa linea avrà luogo fra un anno; e secondo tutte le informazioni che abbiamo potuto procurarci, il momento ci sembra propizio per i capitalisti desiderosi di fare un buon collocamento. Ecco le cifre, che dimostrano come l'attuale situazione contrasta favorevolmente con quella di or sono una decina d'anni. Nel 1871|72, all'epoca della fondazione, i valori di questa impresa, senza garanzia di costruzione e senza fondo di riserva, si pagarono come segue:

Fr. 80,000,600 Obbligazioni a 102 0[0 .	Fr.	81,600,000
68,000 Azioni a fr. 575 . .	»	39,100,000
Valutazione totale	Fr.	120,700,000

« Oggi la Società possiede: in riserve .	»	20,359,200
In cauzione degli impresarii, ecc. . .	»	15,031,918

« I valori del Gottardo si comperano attualmente

Fr. 74,000,000 Obbl. 1.ª ipoteca 97 0[0	Fr.	71,780,000
» 6,000,000 » 2.ª » 92 0[0	»	5,520,000
68,000 Azioni a fr. 270. . . .	»	18,360,000
Valutazione totale	Fr.	95,660,000

« Il che rappresenta un minor valore di Fr. 25,040,000

« È evidente che vi è un margine assai importante, e quelli che sapranno cogliere l'occasione, non avranno, secondo noi, a pentirsene ».

— Pare (dicono poi le *Zürcher Nachrichten*) che, come i canali di Suez e di Panama, anche la ferrovia del Gottardo attiri sopra di sè, come una grande ed importante impresa internazionale, l'attenzione della Francia e dell'Inghilterra.

Secondo le più recenti notizie da Parigi, sono pure pendenti delle serie trattative per mettere la linea ferroviaria francese Besançon-Morteau (via Neuchâtel) in diretta congiunzione colla ferrovia del Gottardo.

La strada ferrata del Moncenisio avea trasportato nel 1879 circa 300,000 persone e circa 350,000 tonnellate di merce, e si può ben prevedere che il movimento sulla ferrovia del Gottardo sarà assai più importante.

Il Consiglio d'amministrazione ha recentemente risolto di stabilire per l'orario 4 treni diretti, 4 treni-passeggeri, 2 treni misti e 6 treni merci — quindi 16 treni giornalieri.

— Il Regolamento concernente l'organizzazione dell'Amministrazione e dell'esercizio della ferrovia del Gottardo, del 12 febbraio 1881, presentato dalla Direzione ed approvato dal Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo, venne ratificato dal Consiglio federale nella seduta del 25 aprile p. p; però colla riserva circa le risoluzioni che il Consiglio federale, a tenore dell'art. 7 dell'ordinanza sull'organizzazione della sorveglianza federale sulla costruzione della ferrovia del Gottardo del 31 marzo 1879, fosse nel caso di dover emanare per il periodo dell'esercizio.

Conferenza internazionale pel trasporto di merci per ferrovia. — Leggesi nel *Diritto* del 2:

Abbiamo da Berna che il Consiglio federale, in seguito alla formale accettazione per parte della Francia di intervenire alla futura Conferenza per la Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia, ed alla sua domanda di potere anch'essa sottoporre all'esame degli altri Governi alcune sue importanti proposte, ha deciso di differire al prossimo settembre la riunione della Conferenza anzidetta.

Ferrovie tedesche. — La *Gazzetta di Weser* annuncia che il Ministero della guerra prussiano accorda un'attenzione affatto particolare alla costruzione delle strade ferrate che corrono lungo la costa.

Un certo numero di nuove vie furono recentemente progettate, e sono anzi parzialmente in costruzione, come per esempio la strada di ferro da Aldamm a Kolberg, che costeggia a poca distanza le spiaggie della Pomerania. L'Amministrazione militare annette soprattutto una grande importanza alla costruzione della linea da Stralsunda a Rustock; a proposito della quale, delle trattative sono aperte fra la Prussia ed il Mecklemburgo. La più importante di tutte è quella della Frisia orientale, che porrà in pronta e diretta comunicazione Wilhelmshaven coi confini dell'ovest e del nord-ovest. La costruzione di questa linea sarà attivata al più presto possibile.

Ferrovie ungheresi. — Telegrammi da Budapest, 25, annunziano che il 24 p. p. fu sottoscritta nel Ministero delle comunicazioni la Convenzione colla Länderbank e col gruppo Fives-Lille per l'assunzione e costruzione di tutta la linea ferroviaria Budapest-Semlino e sue diramazioni.

A coprire le spese di costruzione, verranno emessi 24 milioni di rendita al 5 0[0, che il Consorzio Rohtschild ha già dichiarato di assumere. Il relativo progetto di legge sarà quanto prima presentato alla Tavola dei deputati.

Ferrovie del Brasile. — Lo sviluppo delle ferrovie è pel Brasile una delle grandi preoccupazioni del momento. Col prolungamento della ferrovia di Don Padro I°, che unisce Rio Janeiro alle provincie di Mina e di S. Paolo, le linee di Bahia, di Pernambuco, di Ceara, ed infine quella dl Parana, il paese sta per essere munito dei primi tracciati d'una vasta rete ferroviaria. La ferrovia del Parana, come pure la linea industriale e strategica della provincia di Rio Grande, sono chiamate ad un grande avvenire. Il nuovo tracciato adottato permetterà di riunirlo più tardi alla provincia ricca, ma non usufruita, di Matto-Grosso.

Le opere d'arte di questa linea sono quasi del tutto terminate, e prima del mese di maggio essa potrà essere compiuta fino a Morettes. Una piccola linea, che parte dalle montagne chiamate la Serra, e che va fino a Porta-de-Cima, è stata concessa ad un ingegnere italiano, il sig. Giorgio Bianchi. Essa avrà una lunghezza di 50 chilom., e passerà per Cortiba. Il Governo ha favorito la sua costruzione, accordando una sovvenzione del 7 0[0 sul capitale impiegato.

Notizie Diverse

I lavori del Tevere. — Alla Commissione parlamentare sul progetto di legge per la sistemazione dei lavori del Tevere, l'on. Ruspoli diede sabbato scorso lettura della lunga Relazione da lui compilata sull'importante progetto.

In questa Relazione l'on. Ruspoli premette che i sessanta milioni previsti non potranno essere sufficienti; fa voti perchè siano mantenuti i ponti monumentali, si adotti di preferenza il sistema delle scarpate, invece dei muri diritti; e nella esecuzione dei lavori si proceda con ordine maggiore di quello usato finora.

Il relatore proporne eziandio un miglior sistema di quello attuale delle Obbligazioni Tiberine per la estinzione del debito, facendo in modo che la spesa abbia a gravare piuttosto coloro che risentono i benefizii dei lavori, che non quelli che ne hanno danno.

Infine propone un miglior ordinamanto amminitsrativo e tecnico, riconoscendo difettoso quello ora in vigore.

La Commissione approvò questa Relazione.

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* del 30 scrive:

Erano anni, cioè dalla morte del commendator Picard, che non si parlava più della costruzione del quartiere Testaccio, quando in questi giorni si è avverato un fatto, dal quale si ha speranza di poter vedere ben presto cominciare le costruzioni in questa località.

È noto che fra il Municipio ed il compianto Picard fu stabilito un contratto per la costruzione di un quartiere industriale per le arti rumurose, con Stazione ferroviaria e relativi magazzini generali. Disgraziatamente, la morte del Picard troncò le speranze, che si erano concepite per l'avvenire di quel quartiere, e tutto rimase in sospeso.

Ora il principe Don Alessandro Torlonia, che era di nuovo rimasto proprietario dei terreni già acquistati dal Picard, li ha venduti ad una Società di esperti ed intelligenti industriali, di persone serie e facoltose, le quali si ripromettono di utilizzarli in solide, comode e vaste costruzioni, tali da assicurare l'esistenza di questo quartiere, divenuto necessario per il continuo aumento della popolazione e per le accresciute esigenze del commercio.

Facciamo voti che il Municipio, il quale mostrò tanta disposizione nell'accogliere le idee del Picard, voglia fare altrettanto verso questi signori, che colle sole proprie forze si propongono d'arricchiere la nostra città d'un nuovo quartiere per le arti rumorose, con abitazioni economiche per gli operaj, tanto necessarie ai bisogni della nostra popolazione.

Isolamento del Pantheon. — Il Municipio di Roma ha annunciato al pubblicato che, in esecuzione dell'articolo 4 della legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per causa di pubblica utilità, resteranno depositati presso la Segreteria generale in Campidoglio gli atti fatti compilare dal Ministero dell'istruzione pubblica per l'espropriazione da farsi per l'isolamento del Pantheon dal forno detto della Palombella, con suoi annessi, e dalla casa sovrapposta in via della Rotonda ai numeri 31, 32 e 38.

Gli atti rimarranno depositati in Campidoglio per giorni quindici consecutivi; e chiunque potrà prenderne conoscenza, e presentare in merito le sue osservazioni.

Le miniere dell'Elba. — Il 29 aprile, presso l'Intendenza delle finanze in Roma, ha avuto luogo l'ultimo esperimento d'asta per l'appalto delle miniere di ferro dell'isola dell'Elba, che è stato definitivamente aggiudicato ad una Società italiana rappresentata dalla Banca Generale di Roma.

Il canone è stato fissato in L. 5.25 per ciascuna tonnellata di minerale estratto.

La Società anzidetta prenderà possesso dolle miniere dell'Elba il 1° luglio prossimo.

Servizio postale. — Leggiamo nel *Diritto* del 29: In seguito a voto favorevole dato dalla maggioranza delle Amministrazioni postali dell'Unione, l'Ufficio internazionale delle poste a Berna ha notificato che la Convenzione di Parigi del primo giugno 1878 va ad essere modificata nel senso, che riconosce come assimilate alle stampe e tassate di conformità le riproduzioni ottenute coi mezzi della poligrafia, velocigrafia, cromografia, ecc., quante volte, in numero non superiore a venti esemplari, siano presentate sotto fascia agli sportelli degli Ufficii di posta.

— Non è infrequente il caso di trovare applicato alle cartoline postali, dal lato destinato alla comunicazione, un foglio di carta bianca, sul quale si scrive la comunicazione coprendo lo scritto preesistente. Parecchi Uffici postali fecero il quesito: se o no dovevansi considerare alterate, e quindi non trasmissibili o multate le cartoline in simili condizioni. La Direzione generale ha dichiarato ch'esse debbano aver corso, quante volte non si scorga alcuna alterazione od abrasione nei bolli postali, poichè allora soltanto potrebbero considerarsi come doppiamente usate.

Servizio telegrafico. — La *Nazione* pubblica il seguente comunicato della Direzione compartimentale dei telegrafi:

« Nell'Ufficio telegrafico di questa città comincerà in questi giorni ad esperimentarsi l'abolizione della busta pei telegrammi da recapitarsi ai destinatarii, nello scopo di poter consegnare i telegrammi ai fattorini pel recapito con maggior sollecitudine, non dovendosi più perdere il tempo a scrivere la busta, ed evitando così ritardi e disguidi per inesatta trascrizione degli indirizzi sulle buste medesime.

« L'Amministrazione dei telegrafi ha scelto per questo esperimento un modello, nel quale l'impiegato stesso che riceve alla macchina telegrafica scrive l'indirizzo sulla parte del foglio acconciamente piegato, che deve servire di sopraccarta; e se si tratta di apparati telegrafici stampanti, vi applica senz'altro l'indirizzo com'è stato stampato dall'apparato.

« Il modello rimane chiuso in modo che il segreto del telegramma è perfettamente garantito.

« Le principali Amministrazioni telegrafiche europee, come l'Austria, la Francia, la Germania, hanno adottato da vario tempo un consimile provvedimento, che è riuscito di molta utilità ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, scossi anch'essi dal letargo, nella scorsa settimana si rianimarono, in ispecial modo le Azioni della Società delle Meridionali, le quali da 471 ascesero a 477, rimaste con ottima tendenza. Le Obbligazioni, non senza qualche favore, tennero il prezzo 278.50 a 279.

I Boni invariati a 544.

Le Sarde pure migliorarono, e la serie A venne quotata a 277 e 277.50; la serie B, a 280 e 281; le nuove, a 278 e 278.25. Le Sarde di preferenza, a 219.

Le Azioni Ferrovie Romane piuttosto ferme sul 140.

Le Meridionali austriache negoziate a 284.50 e 285.

Le Trapani, prima e seconda emissione, a 286 e 285.50; le Pontebbane a 448 e 450; le Monteceneri a 469.

A Parigi, le Azioni Lombarde ebbero denaro a 250 e 255; le Obbligazioni a 278 e 280; le Vittorio Emanuele a 280; le Azioni Ferrovie Romane a 139; le Obbligazioni relative a 363 e 370.

CONVOCAZIONI

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gaz di Roma. — Gli azionisti sono convocati in adunanza straordinaria pel 17 corr. in Roma, sede sociale (via della Scrofa, 117), per deliberare sopra modificazioni al contratto d'appalto col Municipio di Roma e sopra modificazioni allo statuto sociale.

Società Dinamite Nobel. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 21 corr., in Isleten, sede sociale, pel rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei commissarii, per approvazione dei conti dell'esercizio, e per la nomina di consiglieri e commissarii pel 1881.

Società anonima della ferrovia Santhià-Biella. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (Borsa), via Ospedale, 28).

Società anonima delle Miniere di Frasconi-Alessandria. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corr. in Parigi. sede succursale (via Le Peletier, 11), per l'approvazione dei conti dell'anno 1880, per deliberare sulle comunicazioni che verranno fatte, e per la rinnovazione di una parte del Consiglio.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso il Municipio di Campotosto (provincia di Aquila), si terrà una 2ª asta, deserta la 1ª, per l'appalto della costruzione della strada comunale, che dall'abitato di Campotosto s'innesta alla nazionale Aquila-Teramo, presso il ponte S. Giovanni, della lunghezza di m. 12,686, per il presunto importo di L. 95,331. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva lire 10,000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un tronco della strada consortile obbligatoria Cotrone Savelli, compreso dalla *Serra Melissa* alla *Cona del Padre Eterno*, della lunghezza di chil. 8.769, sul prezzo di L. 13,324, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5000.

— Il 12 detto mese, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del 2º tronco della strada consortile obbligatoria Cotrone-Neto-Savelli, compreso tra i *Molini di Corazzo* e la *Sella Marzonetti*, della lunghezza di chil. 21.746.80, per il presunto importo di L. 153,987.94. Deposito cauzionale L. 7000.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del fabbricato del Panificio militare di Torino, per l'importo di L. 12,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Castignano (provincia di Ascoli-Piceno), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2º e 3º tronco della strada obbligatoria per Ascoli, ossia dal principio dei Burroni al confine di Appignano, per il complessivo importo di L. 108,470.09. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada di Capua (1º tratto), dal portone centrale della Reggia di Caserta al principio dell'abitato di Santa Maria Capua Vetere, della lunghezza di metri 5680.90, per il presunto annuo canone di L. 6207.30. Deposito interinale L. 600 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada di Capua (2º tratto), dagli Archi di Capua fino all'incontro della strada di Roma, della lunghezza di m. 2578.70, per l'annuo canone di lire 8,902.92. Deposito interinale L. 800 in numerario; cauzione definitiva come sopra.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Procida (provincia di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto delle riparazioni alla banchina di levante del porto di Procida, per il presunto importo di L. 52,000. Lavori da eseguire entro 4 anni dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 2600; cauzione definitiva L. 5200.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Bellunese, compreso fra Belluno e Primolano, della lunghezza di m. 48,180, per il presunto annuo canone di L. 17,310. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 6500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Marzo 1881

e confronto coi definitivi di Marzo 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3,547	—	—
Media in esercizio	3.547	3,547	—	—
Viaggiatori	3,205,016.78	3,387,477.54	—	182,460.76
Bagagli e cani	145,577.99	139,949.20	5,628.79	—
Merci a grande velocità	860,391.40	858,125.35	2,266.05	—
Merci a piccola velocità	4,504,694.—	4,420,206.92	84,487.08	—
Totale dei prodotti ferroviari	8,715,680.17	8,805,759.01	—	90,078.84
Navigazione sul lago di Garda	8,090.—	7,988.15	101 85	—
Totale del mese	8,723,770.17	8,813,747.16	—	89.976.99
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *marzo*				
Viaggiatori	8,251,313.81	8,476,103.27	—	224,789.46
Bagagli e cani	339,358.81	328,973.01	10,385.80	—
Merci a grande velocità	2,210,014.80	2,170,543.42	39,471.38	—
Merci a piccola velocità	12,406,473.03	11,682,192.23	724,280.80	—
Totale dei prodotti ferroviari	23,207,160.45	22,657,811.93	549,348.52	—
Navigazione sul lago di Garda	20,273.40	19,162.15	1,111.25	—
Totali dal 1° gennaio	23,227,433.85	22,676,974.08	550,459.77	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di marzo	2,457.20	2,482.59	+ 74.61	+ 3.01
Prodotti totali	6,542.76	6,387.88	+ 154.88	+ 2.42

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	55,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura .	»	14,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	200,000	»
CERCHI d'acciaio	»	100,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	524,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	32,000	»
RAME da rifondere	»	4,000	»
ZINCO da rifondere	»	9,000	»
GOMMA elastica fuori d'uso	»	2,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **12 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 14 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Aprile 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, è convocata pel 31 maggio corrente a mezzodì presso la sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17, l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

Approvazione della Convenzione stipulata col Governo per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni approvate colle Leggi del 21 agosto 1862 N. 763 e del 14 maggio 1865 N. 2279, e conseguenti modificazioni agli Statuti sociali.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 15 al 20 maggio corrente:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona**. alla Cassa Sociale dell'Esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 2 maggio 1881.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia. n. 101 del 30 aprile u. s., e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che, a termini dell'art. 41 del regolamento 4 giugno 1869 per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868, nel giorno 11 maggio prossimo, alle ore 9 ant., sarà proceduto in Roma, in luogo aperto al pubblico, e precisamente nella officina del Gasometro, posta fuori della Porta del Popolo, al n. 93, all'abbruciamento delle Obbligazioni dei Tabacchi rimborsate, appartenenti alle Serie U, M, DD, E, e residui delle Serie N, V, I, EE, Q, G, F, C, T, D, CC, K, O, FF, P e L, già nella massima parte distrutte.

Detto abbruciamento sarà eseguito coll'intervento dei rappresentanti della Delegazione governativa e di questa Amministrazione.

Roma, li 25 aprile 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ GENERALE IMMOBILIARE
DI LAVORI DI UTILITÀ PUBBLICA ED AGRICOLA

(Approvata con R. Decreto 5 Ottobre 1862)

CAPITALE 50 MILIONI

SOTTOSCRIZIONE PUBBLICA AL 12, 13 E 14 MAGGIO 1881
di 20,000 Obbligazioni da L. 500 ciascuna

Interesse 5 0[0] ossia annue L. 25 netto di tassa di ricchezza mobile e di circolazione, pagabile semestralmente al 1° Aprile e 1° Ottobre di ogni anno presso tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

La Società Generale Immobiliare, venne fondata nel 1862 con un crpitale di **50 MILIONI.**
Le Obbligazioni che si emettono sono da L. **500**, e portano un interesse annuo di **5** 0[0] netto, ossia L. **12.50** per semestre, pagabile al 1° Aprile e al 1° Ottobre di ogni anno presso tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia. Sono ammortizzabili mediante due estrazioni annuali, ed ogni estrazione comprende il numero di Obbligazioni necessarie a far sì che l'ammontare delle Obbligazioni rimaste in circolazione non ecceda mai l'importo complessivo dei capitali che restano da rimborsare. Secondo poi gli Statuti, le Obbligazioni non possono essere emesse che in corrispettivo di altrettante annuità dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e delle Società. Queste Obbligazioni per l'indole loro e per le cautele e garanzie reali che sono richieste in ogni operazione di prestito, possono paragonarsi alle Cartelle Fondiarie.
Le emissioni sono subordinate all'obbligo d'impiegare una metà del Capitale sociale in annualità dello Stato o Titoli da esso garantiti. Per volere degli Azionisti, riuniti in Assemblea Generale, l'altra metà del Capitale sociale è collocata in impieghi di carattere fondiario e di tutta solidità.
Le Obbligazioni della Società Generale Immobiliare sono quindi assistite da una duplice garanzia, dalle operazioni di prestito ch'esse rappresentano e dal Capitale sociale. Riuniscono in sè due eminenti vantaggi, l'una di essere un titolo pareggiabile alle Cartelle Eondiarie, l'altra di avere una commerciabilità estesa per tutte le piazze d'Italia atteso il pagamento fatto in tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale Italiana tanto degli interessi quanto dei titoli sorteggiati.
È insomma un impiego per i più prudenti Capitalisti.

Condizioni della Sottoscrizione.

I Sottoscrittori all'atto della Sottoscrizione dovranno fare un versamento di L. **100** per Obbligazione sottoscritta. In garanzia di detto versamento potranno fare anche il deposito in Rendita dello Stato 6 0[0] al tasso di Borsa. Questo deposito verrà restituito al riparto contro l'effettivo pagamento. Se il numero delle Obbligazioni sottoscritte sorpassasse quello delle 20,000 emesse, le sottoscrizioni saranno sottoposte ad una riduzione proporzionale.
Le 20,000 Obbligazioni avranno la decorrenza di interessi dal 1° Ottobre p. v.
I versamenti si faranno nella misura ed alle epoche qui indicate:

all'atto della Sottoscrizione nel 12, 13 e 14 Maggio 1881		L. **100**
dal 10 al 15 Luglio 1881		» **200**
dal 25 al 30 Settembre 1881	L. **200**	
meno interessi sulle rateazioni	» **4**	» **196**
		L. **496**

Appena eseguito il riparto che avrà luogo al 20 maggio p. v. sarà rilasciato una ricevuta sulla quale sarà inscritto il secondo versamento da effettuarsi dal 10 al 15 luglio. Al 30 settembre contemporaneamente all'ultimo versamento, ai Sottoscrittori verranno rilasciati in cambio delle ricevute le corrispondenti obbligazioni.
Mancando il pagamento di alcune delle rate suddette, decorrerà a carico del Sottoscrittore l'interesse di mora nella misura del 6 0[0].
Trascorso un mese senza che il versamento sia stato effettuato, la Società Generale Immobiliare di Lavori di Utilità Pubblica ed Agricola potrà procedere senz'altro alla vendita del titolo in mora a tutto rischio del sottoscrittore.
Le sottoscrizioni si riceveranno presso i seguenti Istituti:

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	**Roma**, **Firenze**, **Genova**, **Torino**
Banca Generale	**Roma e Milano**
Banca di Credito Italiano	**Milano**
Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti .	**Venezia e Padova**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Firenze, 13.

Anno XIV. Mercoledì 11 Maggio 1881. N.° 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ALLA ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO

nel 1881

In relazione a quanto annunciammo nel precedente nostro numero, crediamo far cosa gradita ai nostri lettori, offrendo loro il testo della Memoria pubblicata dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia in occasione della grande Mostra industriale nazionale, inauguratasi solennemente il giorno 5 maggio coll'intervento dei Sovrani e dei Principi Reali, com'è indicato nelle *Notizie diverse*.

La trasformazione economica ed industriale, che va attuandosi nel nostro paese, rese possibile di pensare, di studiare, di compiere un'Esposizione, che, pur avendo il carattere ed il limite della cerchia nazionale, non fosse per riuscire a taccia di non raggiunto successo dinanzi ai ricordi ancora brillanti del risultato dell'Esposizione mondiale del 1878, dove il più lungo cammino percorso nelle regioni di ogni progresso dalle nazioni sorelle aveva mostrato la grandezza delle forze d'ognuna e la via da ciascuna intrapresa per giungere a più lontana meta.

Il paese assiste, in questi giorni, allo spettacolo che il suo volere e il suo potere hanno a lui stesso apprestato: il successo non è raggiunto, ma sorpassato; i ricordi brillanti si riaccesero di nuova luce, che già disegna sull'orizzonte lontano le vie aperte ai commerci ed alle industrie italiane.

Le Ferrovie, effetto ad un tempo e causa dello sviluppo economico di ogni paese, ebbero sempre parte importantissima in ogni Esposizione, e potrebbe dirsi che la parte che esse vi presero sia stata modulo alla vera grandezza d'ogni altra industria rappresentata.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, che esercita la più importante e la più estesa delle reti ferroviarie del nostro paese, ha procurato di rispondere nel miglior modo all'invito che le veniva fatto; e mentre nel 1878 presentava a Parigi al pubblico esame modelli di opere d'arte importantissime, una vettura fabbricata nelle sue officine, ed una locomotiva eseguita, su studio dei propri Ufficii, dall'industria straniera, all'Esposizione nazionale di Milano l'Amministrazione stessa si presenta, offrendo vittoriosa prova delle industrie italiane nel riprodurre una locomotiva di egual tipo dell'altra esposta a Parigi, ma con aggiunte e miglioramenti, eseguita nel più perfetto modo dalle sue officine di Torino P. N.; altre tre locomotive di altri modelli, studiati nei suoi Ufficii, l'Amministrazione ha dato di esporre agli Stabilimenti italiani, ai quali essa si è non indarno rivolta, agli Stabilimenti di Pietrarsa a Napoli, di Ansaldo a Sampierdarena, dalla Ditta Miani e Venturi a Milano (1). Queste locomotive rappresentano i tre tipi caratteristici, a cui l'Amministrazione dell'Alta Italia tenta di ridurre il suo materiale di trazione.

La macchina a quattro assi accoppiati, eseguita nelle officine Miani e Venturi, è destinata al servizio delle linee di montagna; quelle a tre assi accoppiati, costrutte negli Stabilimenti Ansaldo e di Pietrarsa, fanno il servizio delle merci su tutta la rete; quella infine a carrello girevole, costruita nell'officina dell'Amministrazione a Torino, è destinata al servizio dei treni viaggiatori, tanto omnibus che diretti, sulle linee anche più tormentate nel loro andamento altimetrico e planimetrico.

Inoltre nella Galleria del Materiale ferroviario sono esposti veicoli d'ogni modello e meccanismi diversi, abilmente fabbricati nelle sue officine di Verona, di Bologna, di Milano, di Lucca, ed in quelle di importanti Stabilimenti nazionali delle Ditte Grondona di Milano, Miani e Venturi pure di Milano, Rolin di Savigliano, Galopin Süe di Savona. Così l'Amministrazione, dopo due anni soltanto dalla Esposizione di Parigi, ha potuto offrire prova splendida di quanto essa ed il paese abbiano fatto, offrendo all'esame del tecnico, alle considerazioni dell'economista i prodotti più difficili e più importanti della meccanica ferroviaria, quei prodotti che fino a ieri soltanto si ritenevano tributo non redimibile dell'Italia agli altri paesi.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia esercita una rete di chil. 3543; le statistiche dell'anno 1879 ci fanno sapere che in quell'anno si sono effettuati

(1) La locomotiva costrutta dalla Ditta Miani non entrerà all'Esposizione che con qualche ritardo.

17.757,903 treni-chilometri: che la media del prodotto lordo chilometrico fu di L. 29,039; che l'introito di un treno-chilometro fu di L. 5,782, e la spesa di L. 3,268.

Dieci anni prima, nell'anno 1869, l'Amministrazione esercitava una rete di soli 2636 chilometri; i suoi treni percorsero in tutto 10.565,186 chilometri; l'introito lordo chilometrico fu di L. 24,608; l'introito di un chilometro-treno di L. 6,034, e la spesa di L. 2,740. Il prodotto medio chilometrico aumentò quindi di L. 4,431; e mentre nel 69 una sola linea, quella da Torino a Genova, aveva un prodotto chilometrico di L. 59,292, quello di nessun'altra oltrepassava le L. 40,000, e quello di sette linee soltanto oltrepassava le L. 30,000; nel 79 invece, la linea Torino-Genova offre un prodotto chilometrico di L. 83,303; quello di otto linee oltrepassa le L. 40,000, e quello di cinque le L. 30,000: mentre infine gli introiti totali della rete ascesero nel 1869 a L. 63,760,055, nel 1879 furono di lire 102,681,151. Se l'estesa della rete aumentò nel decennio nella misura del 34 per cento, l'ammontare degli introiti aumentò invece in ragione del 61 per cento.

Le cifre suesposte sono per sè stesse prova abbastanza convincente dell'incremento delle ferrovie non solo, ma ancor più, dello sviluppo, che va ogni giorno più manifestandosi nelle industrie e nel commercio del nostro paese. Nessuna ragione esiste perchè non abbiansi da quelle cifre a dedurre dei confronti e delle proporzioni, le quali non possono che condurre a serie e fondate previsioni sulle sorti che l'avvenire prepara.

Le cose premesse era necessario esporre, perchè il visitatore delle cose offerte al suo esame dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, possa essere sicuro che gli sforzi fatti non sono sproporzionati al bisogno, ma stanno invece in giusta proporzione nella scala di quelli che ancora restano a farsi. Il visitatore ed il paese potranno facilmente comprendere quanto potranno ancora domandare alle Ferrovie italiane, e quanto dovrà esser loro riservato sulle risorse nazionali, perchè al loro còmpito non sia contesa la via; avviandoci a portare più attentamente lo sguardo su ognuna delle cose esposte, la mente correrà al confronto fra l'unica locomotiva di Florisdorf, che l'Amministrazione esponeva a Parigi, le quattro che ci stanno davanti, e quelle che in ben maggior numero sapranno le Officine italiane preparare alle più estese e sempre più prospere Ferrovie del nostro paese.

La locomotiva, che l'Amministrazione ha esposto, venne completamente studiata dal Servizio del Materiale, ed è destinata al rimorchio dei treni a grande velocità sulle linee con curve molto ristrette, come sono quelle del litorale ligure e da Bologna a Porretta, ecc.

Tale macchina è a quattro ruote accoppiate, del diametro al contatto di m. 1.820, ed ha un carrello mobile di due assi, le cui ruote hanno un diametro al contatto di m. 0.960.

Il carrello è girevole attorno ad un perno fatto a ginocchiera e formato d'acciaio fuso.

Il passo totale della macchina è di m. 6.000.

La caldaia ha il focolaio lungo m. 2.100, largo 1.050, ed alto 1.550 dalla parte anteriore, e m. 1.060 della parte posteriore.

Il cielo del focolaio è piano, ed è armato con tiranti verticali in ferro, che lo rilegano al cielo del portafocolaio, pur esso piano.

Tutta la cassa del focolaio è in rame, tranne i ribaditi, che sono in ferro. Le viti passanti sono pure in rame. Il portafocolaio, il corpo cilindrico e la piastra tubulare della camera del fumo sono in ferro di prima qualità. I tubi bollitori sono in ottone, ma all'estremità, che s'innesta colla piastra tubulare del focolaio, è saldato un tubo di rame, allo scopo di meglio preservare il tubo dall'azione diretta delle fiamme.

Il diametro esterno dei tubi è di m/m 50: essi sono in numero di 177, e la loro lunghezza è di m. 3.500 fra le piastre tubulari.

La superficie della graticola è di m.q. 2.20. La superficie diretta di riscaldamento è di m.q. 9.10, mentre quella indiretta dei tubi bollitori è di m.q. 87.60.

La pressione del vapore è di 10 atmosfere effettive. I dati concernenti il meccanismo sono:

Diametro dei cilindri	M.	0.430
Corsa degli stantuffi	»	0.560
Lunghezza delle bielle motrici	»	1.500
Angolo d'avanzo		30°.
Eccentricità	mm.	60.
Distribuzione del sistema Gooch.		
Diametro delle ruote motrici	M.	1.820
Peso aderente	Kg.	25.400
Peso totale della macchina a vuoto	»	36.800
Lunghezza della macchina, compresi i respintori	M.	8.700

Il tender della locomotiva è a tre assi, con telaio doppio e cassa indipendente.

La cassa può contenere m.c. 8.200 d'acqua e m.c. 3.000 di carbone.

La lunghezza totale del tender, compresi i respintori, è di m. 6.060. Il peso del tender vuoto è di 12,200 chilog.

Per la costruzione di questa locomotiva, l'Officina impiegò meno di sei mesi.

Freno Smith-Hardy. — L'Amministrazione dell'Alta Italia, avendo deciso di applicare, in via d'esperimento, alcuni sistemi di freni continui, incominciò dal munire, sia la locomotiva, che gli altri veicoli preparati nelle sue officine per l'Esposizione, del freno a vuoto del sistema Smith-Hardy.

Come si sa, questo sistema consiste nel produrre il vuoto entro cilindri collocati, sia sulla locomotiva e tender, che sugli altri veicoli del convoglio. Questi cilindri hanno un fondo mobile legato al cilindro con un fondo di cuoio, il quale porta un tirante d'attacco alla leva dell'albero del freno.

I cilindri sono verticali; quando il vuoto si fa nell'interno, la pressione atmosferica solleva il fondo mobile, quindi l'albero del freno gira, ed i ceppi vengono premuti contro le ruote.

Pel freno Smith-Hardy occorrono i seguenti pezzi:

1. *Un eiettore doppio*, collocato sulla locomotiva. Esso è di ghisa con due coni di bronzo, che hanno pure una entrata unica pel vapore della caldaia, il quale produce il vuoto nel tubo, che corre tutto il convoglio e che fa capo all'eiettore. Però nell'attuale sistema si ha una condotta speciale per la locomotiva e pel tender, ed un'altra per i veicoli. Queste due condotte fanno capo ai due gomiti, che sono uniti nell'eiettore.

Coll'eiettore si produce un vuoto di 57 centimetri di mercurio.

2. *Una valvola a vapore.* Essa è equilibrata, e tende a chiudersi sotto l'azione del vapore. Essa trovasi alla portata del macchinista, il quale per aprirla non ha che a tirare una piccola leva, che viene poi spinta quando la si vuol chiudere. Questa valvola serve alla presa del vapore necessario per far agire l'eiettore.

3. *Una doppia valvola ad aria.* Essa è in ghisa, e consta di due piccole valvole chiuse da un solo coperchio a cerniera, col quale si può ottenere una chiusura ermetica delle luci ove sono le valvole. La valvola si applica alle estremità delle due condotte di tubi, che, come già si disse, servono una per la locomotiva e tender, l'altra per i veicoli.

Quando il freno è in azione, il coperchio è premuto contro le valvole, e chiude ermeticamente le due condotte di tubi; al momento in cui si vuol far cessare l'azione del freno, il coperchio si solleva onde permettere all'aria atmosferica di introdursi nelle condotte.

4. *Due valvole a vuoto.* All'estremità di ognuna delle due condotte, e precisamente in vicinanza dell'eiettore, si dispone una valvola a cerniera di cuoio e rinforzata con una piastrellina di ghisa. Essa deve mantenere la chiusura ermetica nella condotta anche per un certo tempo dopo che si chiuse la valvola d'immissione del vapore nell'eiettore.

5. *Due indicatori del vuoto.* Essi comunicano, uno colla condotta della locomotiva e tender, l'altro con quella dei veicoli. Il loro scopo si è quello di far conoscere al macchinista quale sia il grado di vuoto che si ha nelle condotte.

6. *Due valvole automatiche.* Queste valvole, di cui ve ne

ha una per ogni condotta, e precisamente nel punto più basso, sono chiuse solamente quando si fa il vuoto nella condotta, e servono a far colar l'acqua che per caso si trovasse nei tubi, impedendo così che in inverno si geli e faccia scoppiare la condotta.

7. *I cilindri del vuoto.* Essi constano di due coppe in ghisa, assicurate fra loro ad un orlo. La coppa superiore è munita di quattro appendici per poterla attaccare ai veicoli od alla macchina; di più, essa ha un rigonfiamento con un'apertura, destinata a ricevere un tubo per metterla in comunicazione col rimanente della condotta.

Nella coppa inferiore vi ha un'apertura circolare, che permette l'introduzione dell'aria atmosferica. Fra gli orli delle due coppe si trova un diaframma in cuoio, la cui forma è analoga a quella delle coppe. Al centro del diaframma vi ha un disco in ferro, cui è collegato un giunto a snodo pure in ferro. A questo giunto si uniscono due tiranti, che poi si attaccano all'estremità della leva nell'albero del freno. Quando, per l'azione dell'eiettore, si fa il vuoto nelle condotte dei tubi che comunicano colle coppe, anche nell'interno di esse si ha il vuoto: la pressione atmosferica solleva il fondo del diaframma, e quindi anche la leva dell'albero pel freno che gira e stringe i ceppi.

Nella locomotiva sonvi due cilindri (1) pel vuoto, e due altri sonvene nel tender, ed il loro diametro è di 450 m/m.

Nei veicoli poi basta un cilindro per ognuno, ed il diametro è di 390 m/m.

8. *Le condotte.* Esse sono formate con tubi di ferro del diametro di m/m 51.

I tubi sono lunghi quanto ogni veicolo, e per raccordare i tubi dei diversi veicoli fra di loro vi sono:

9. *I raccordi d'accoppiamento.* Essi sono fatti a maschio e femmina, e l'unione è resa ermetica da rotelle di cautchouch. Per meglio assicurarli, sonvi due ganci a molla.

La voluta flessibilità, occorrente fra veicolo e veicolo, è data da un tubo di cautchouch, che va dal tubo al raccordo d'accoppiamento.

10. *Tappo del raccordo.* All'estremità di ogni condotta vi è un tappo per chiuderla ermeticamente. Di questi tappi ve ne ha uno ad ogni estremità dei veicoli, ed è attaccato alla traversa di testa. Con ciò, quando si deve mettere un veicolo in coda al convoglio, non si ha che a prendere il raccordo ordinario ed innestarlo nel tappo, la cui forma è appunto tale da ricevere il detto raccordo.

Anche il tender è munito di tali tappi per la chiusura della condotta speciale per locomotiva e tender.

Il modo di mettere in azione il freno e semplicissimo. Dopo che tutti i veicoli sono accoppiati e che le estremità delle due condotte sono da una parte chiuse coi tappi e dall'altra in comunicazione coll'eiettore, il macchinista, per mettere in azione il freno, non deve far altro che aprire la valvola a vapore. Il vuoto si forma nelle condotte mediante l'azione dell'eiettore. Volendo far cessare l'azione del freno, si chiude la valvola del vapore, e si apre la doppia valvola ad aria. Allora l'aria atmosferica penetra nelle condotte e nei cilindri, ed il fondo mobile pel proprio peso si abbassa ed apre il freno.

(*Continua*).

(1) Nella locomotiva attuale i due cilindri non sono ancora applicati.

SERVIZIO DEI PICCOLI PACCHI POSTALI

NELL'INTERNO DEL REGNO

Nella tornata del 24 marzo scorso, il Ministro dei lavori pubblici, come annunciammo, presentava alla Camera dei deputati il progetto di legge per l'attuazione nell'interno del Regno del servizio dei pacchi postali non eccedenti il peso di 3 chilog. ed il volume di 20 decim. cubi; il quale progetto faceva seguito a quello già presentato il 7 dello stesso mese dal presidente del Consiglio, di concerto coi Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, per l'approvazione della Convenzione dell'Unione universale delle poste, sottoscritta a Parigi il 3 novembre 1880, per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore.

Ora su ambidue quei disegni di legge venne presentata alla Camera anche la Relazione della Commissione incaricata di esaminarli, e composta degli on. San Martino *presidente*, Guiccioli *segretario*, Adamoli, Vacchelli, Boselli, Del Zio, Di Balme, Berti Ferdinando e Maurigi *relatore;* e tale Relazione, assai succinta, è pienamente favorevole ai disegni medesimi, con sole due lievi modificazioni di forma, accettate dal Governo.

A chiarire però i vantaggi della nuova istituzione, crediamo opportuno di riferire il testo della Relazione ministeriale premessa al progetto relativo al servizio interno, riservandoci a riassumere in un prossimo numero quella relativa el servizio internazionale.

SIGNORI — Il servizio di trasporto dei piccoli pacchi postali, entrato oramai nei desiderii dell'universale, costituisce per vero quasi un bisogno, inteso a favoreggiare lo svolgimento dei commerci e gli scambi di cortesia fra i cittadini, per cui tanto si perfeziona il consorzio sociale. Il vostro Governo perciò fu sollecito di associarsi in questa via di progresso al maggior numero degli Stati, raccolti col vincolo dell'Unione universale delle poste.

Con altro progetto di legge presentatovi dall'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, è stato sottoposta al vostro esame ed alla vostra approvazione la Convenzione internazionale sottoscritta a Parigi il 3 novembre 1880, e nella Relazione che la precede sono largamente accennati e svolti i vantaggi che possono ritirarsi dalla istituzione del servizio dei piccoli pacchi postali attraverso l'esteso territorio dell'Unione.

Ora, senza ripetere le cose dette in quella Relazione corredata di dati statistici, mi limito a presentarvi semplicemente il progetto complementare, con cui siffatto servizio viene esteso all'interno del regno; senza di che l'opera sarebbe monca ed inefficace, come quella che provvederebbe solo ai trasporti internazionali in preferenza degli scambi, pur tanto desiderati, fra le parti del nostro territorio.

Ed in vero, se lo scambio dei prodotti nelle modeste proporzioni dei pacchi postali colle rimanenti nazioni europee e cogli scali del mare indiano sarà di forte impulso al grande movimento commerciale, lo invio dei medesimi da luogo a luogo della stessa provincia, pur concorrendo a moltiplicare i traffichi nazionali, rafforzerà sempre più i legami di fratellanza cittadina, onde le nazioni diventano forti e fiorenti.

I piccoli Comuni lontani dai dai nostri centri industriali, oggi quasi affatto privi di quegli svariati oggetti che, senza essere di assoluta necessità, tornano pur tanto graditi, potranno soddisfare con massima facilità a cosiffatto legittimo desiderio, e nel nuovo servizio vedranno prova manifesta dello interessamento del Governo a procurare, per vie ognora progressive, il benessere delle popolazioni.

Nello schema di legge che vi presento ebbi cura speciale di coordinare le disposizioni a quelle inserite nella Convenzione di Parigi, affinchè dalla uniformità di sistema derivasse facilità d'esecuzione nel servizio.

E qui stimo necessario farvi considerare come, a ben rispondere del successo, preso pure norma da quanto si opera o si ha in animo di operare presso gli altri Stati, ravviso indispensabile che il nuovo servizio venga affidato per intero all'Amministrazione postale, cui solo è dato di eseguirlo largamente e con la richiesta esattezza e celerità. Ben è vero che col protocollo di Parigi fu fatta riserva di commetterne l'esercizio, quando la si credesse

indispensabile, alle Amministrazioni ferroviarie; ma lo studio esatto della questione mi convinse che per tal guisa ne verrebbe una restrizione dannosa allo svolgimento di questa nuova forma di trasporti, il cui carattere è più omogeneo ed affine al movimento postale che non a quello del vero commercio ferroviario.

Infatti, noi possediamo al dì d'oggi 1251 Stazioni ferroviarie, mentre si contano nel regno 3551 Uffizii postali, ai quali tutti può estendersi gradualmente il trasporto dei pacchi. Gli Uffizii postali sono collocati nei centri dei rispettivi Comuni, laddove le Stazioni ferroviarie si trovano d'ordinario lungi dall'abitato; per cui quelli rispondono più completamente alle agevolezze che il pubblico attende da siffatta maniera di servizio. D'altronde, i mezzi celeri di trasmissione del carteggio possono in certa misura applicarsi a questo nuovo movimento di oggetti.

Per quanto si abbia a procedere cauti nello impianto del nuovo servizio, io avrei intendimento di attuarlo subito in tutte le città capoluoghi di provincia e di circondario, nonchè negli Uffizii postali di prima classe ed in quelli di seconda classe, che trovansi più prossimi alle linee ferroviarie, allargando poi sempre la sfera d'azione in guisa, che fra non molto abbiano i pacchi postali ad essere scambiati fra tutti gli Uffizii del regno.

Ho convenuto colle Società delle strade ferrate intorno al modo di esecuzione del servizio, accordando loro speciali compensi per far fronte allo apprestamento dei mezzi che saranno necessarii all'Amministrazione delle poste per rispondere adeguatamente alle esigenze del pubblico.

Eguali accordi furono presi colle Società di naviganzione, e si vanno prendendo coi procacci, percorrenti le strade che ancora difettano di ferrovie e quelle di allacciamento alle Stazioni.

Nutro fiducia che, detratti i compensi attribuiti alle Società ed agli agenti in parola, il nuovo servizio offrirà un margine per coprire le altre spese, che rimarranno a carico dell'Amministrazione postale; e sarà pure fonte di entrata non dispregevole in benefizio dell'Erario, tanto più se si tiene conto dell'aumento dei prodotti pel maggior numero di corrispondenze, cui dà occasione il movimento dei pacchi postali.

Premesso questo rapido cenno delle ragioni che consigliarono la presentazione della legge che vi sta dinnanzi, mi pare soverchio ogni maggior chiarimento, e solo dovrei fermarmi sugli articoli, onde il progetto è composto. Ma anche in questa bisogna, lieve è il mio cómpito, essendo che gli articoli 1, 5, 6, 7 e 9 sono quasi conformi alle stipulazioni della Convenzione di Parigi. L'articolo 3 determina la tassa interna in centesimi 50, eguale a quella normale stabilita dalla Convenzione di Parigi pel percorso in ciascuno degli Stati che hanno preso parte all'accordo. Nè parve conveniente applicare al trasporto dei pacchi interni la sopratassa di centesimi 25, resa facoltativa dalla Convenzione suaccennata, da riscuotersi nei soli Stati di destinazione e di provenienza, e per quei paesi che credessero necessaria siffatta misura. Nel fissare il prezzo mite di centesimi 50 per ogni pacco circolante nell'interno del regno, io fui indotto dalla considerazione che un tale servizio deve mirare allo scopo di una economica maniera di scambi, la quale possa moltiplicarli, offrendo al pubblico i più estesi vantaggi.

Coll'articolo 4 si provvede al desiderio che possono avere i mittenti dei pacchi postali di ricevere l'assicurazione del loro recapito, mediante la modica tassa di 20 centesimi; coll'articolo 8 si limita il tempo utile ai reclami di indennità, oltre il quale è perenta ogni azione; coll'articolo 10 sono sancite le pene, tanto ai contravventori della legge postale per inclusione di corrispondenze nei pacchi affidati alla posta, quanto a coloro che si servissero dei medesimi per l'invio di oggetti, la cui spedizione è vietata dalle leggi doganali e di pubblica sicurezza; gli articoli 2 e 11 si riferiscono a norme generali di esecuzione di servizio; finalmente coll'articolo 12 è fatta facoltà al Governo di inscrivere ai singoli capitoli del bilancio passivo di definitiva previsione del corrente anno e dei successivi, la spesa strettamente necessaria all'istituzione del nuovo servizio, contrapponendovi nel bilancio dell'entrata la somma che si presumerà potersi ritrarre dal movimento dei pacchi postali nell'ultimo trimestre del corrente anno e negli anni avvenire.

Come più sopra si è detto, in quest'anno l'entrata coprirà le spese, non ostante che si tratti di un breve periodo nel quale sarà d'uopo provvedere all'impianto del servizio.

Senza dilungarmi più oltre nei particolari del presente disegno, il cui scopo è di evidente utilità pubblica, ed il cui effetto deve essere quello di favorire lo svolgimento economico del paese, io ho fede nella vostra approvazione, la quale permetterà di fare un passo importantissimo nella riforma dei servizii postali, a cui il Governo ed il pubblico portano il più vivo interessamento.

Disegno di legge.

Art. 1. È affidato all'Amministrazione delle poste il servizio di trasporto e di distribuzione nell'interno del regno di pacchi senza dichiarazione di valore fino al limite di tre chilogrammi e non eccedenti il volume di venti decimetri cubi.

I medesimi non possono contenere lettere o scritti, che abbiano carattere di corrispondenza, materie esplodenti od infiammabili, ed oggetti la cui spedizione non sia autorizzata da leggi o regolamenti doganali e di pubblica sicurezza (*).

Le altre condizioni affinchè i pacchi postali siano ammessi al trasporto, verranno determinate dal regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Art. 2. Il servizio dei pacchi postali sarà attuato negli Uffizii di posta designati per decreto ministeriale dopo la promulgazione della presente legge, e verrà successivamente esteso di mano in mano a tutti gli Uffizii del regno.

Art. 3. La tassa di trasporto dei pacchi postali, da pagarsi anticipatamente, è fissata in centesimi 50 per ogni pacco, qualunque sia la distanza a percorrersi.

Questa tassa è aumentata di centesimi 25, da pagarsi pure anticipatamente, per quei pacchi di cui il mittente richiedesse la consegna a domicilio nei luoghi nei quali l'Amministrazione postale istituisse tale modo di consegna.

Art. 4. Mediante il pagamento anticipato di centesimi 20, il mittente di un pacco potrà richiedere una ricevuta dell'effettuata consegna al destinatario.

Art. 5. I diritti di dazio, di qualunque specie, saranno soddisfatti al destinatario all'atto della consegna dei pacchi.

Art. 6. Saranno sottoposti a nuova tassa di centesimi 50 i pacchi da rispedirsi da una ad altra località del regno a richiesta dei destinatarii, e quelli da rimandarsi ai mittenti in caso di rifiuto dei destinarii, salvo sempre il rimborso dei diritti di dazio di qualunque specie.

Art. 7. In caso di smarrimento di un pacco postale, non cagionato da forza maggiore, l'Amministrazione delle poste corrisponderà allo speditore, od, a richiesta di questo, al destinatario una indennità di lire 15.

In caso di guasto o di deficienza nel contenuto di un pacco postale, pure non cagionato da forza maggiore, l'Amministrazione delle poste corrisponderà un risarcimento proporzionale al danno sofferto o alla deficienza del peso effettiva del pacco, senza che tale risarcimento possa eccedere la somma di L. 15.

Oltre agli accennati compensi, l'Amministrazione postale non sarà obbligata ad altra indennità o risarcimento, nè sarà tenuta responsabile pei casi di ritardo nello arrivo o consegna dei pacchi.

Art. 8. Il diritto a reclamo per indennità è prescritto dopo sei mesi dal giorno in cui fu consegnato il pacco alla Posta.

Art. 9. Possono essere venduti, senza preavviso e formalità giudiziaria:

(*) Questo articolo venne così modificato dalla Commissione: « I medesimi non possono contenere lettere o scritti che abbiano carattere di corrispondenza, salvo le indicazioni che si riferiscono strettamente all'invio dei pacchi stessi; materie esplodenti (ecc. come sopra) ».

a) I pacchi contenenti merci soggette a deteriorarsi od a corrompersi, non ritirati in tempo utile, e quelli i cui destinatarii si rifiutassero di pagare i diritti di dazio, di cui all'articolo 5;

b) I pacchi rifiutati dal destinatario e dal mittente, e quelli che, rifiutati dal destinatario, non potessero essere restituiti al mittente perchè irreperibile.

La vendita, di cui è parola nel paragrafo *a*), potrà farsi quando l'Amministrazione lo creda necessario; e quella dei pacchi contemplati nel paragrafo *b*), dopo la giacenza di sei mesi dal giorno della loro spedizione.

Il prezzo ricavato da tali vendite resta a disposizione di chi di diritto per cinque anni, trascorso il quale termine è devoluto all'Erario.

Art. 10. I pacchi postali contenenti lettere o scritti in contravvenzione al disposto coll'articolo 1, saranno gravati di una sopratassa pari al decuplo della tassa delle lettere o degli scritti non affrancati e indebitamente inclusi nei pacchi stessi, la quale sovratassa non potrà mai essere inferiore a lire 5.

La spedizione degli altri oggetti in contravvenzione al disposto dello stesso articolo 1, è punita con ammenda dalle lire 5 alle lire 50, senza pregiudizio, in caso di dolo, delle maggiori pene in cui il colpevole potrebbe essere incorso secondo il diritto comune.

Art. 11. Un regolamento approvato con Decreto Reale provvederà all'esecuzione della presente legge, che andrà in vigore col 1° ottobre 1881.

Art. 12. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere ai singoli capitoli del bilancio di definitiva previsione di entrata e di uscita del corrente anno e dei successivi le somme relative alla istituzione del nuovo servizio (*).

(*) Questo articolo venne riformato nel seguente:
« Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere ai singoli capitoli del bilancio di definitiva previsione di entrata e di uscita del corrente anno, ed a proporre nei bilanci successivi le somme relative alla istituzione del nuovo servizio »:

CONCESSIONI DELL'IMPIANTO
ED ESERCIZIO DI COMUNICAZIONI TELEFONICHE
NELL'INTERNO DELLE CITTÀ E LORO SOBBORGHI

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Vedute le varie domande state presentate al Governo per ottenere la concessione di stabilire ed esercitare delle comunicauzioni telefoniche nell'interno delle città e dei rispettivi sobborghi;

Coll'adesione del Consiglio dei Ministri,

DECRETA:

Fino a nuova disposizione di legge o di decreto, è fatta facoltà al Direttore generale dei telegrafi di accordare concessioni per lo stabilimento e l'esercizio di comunicazioni telefoniche nell'interno delle città e dei rispettivi sobborghi, alle condizioni dell'unito Capitolato.

Roma, 1° aprile 1881.

Il Ministro A. BACCARINI

CAPITOLATO *per la concessione provvisoria del servizio telefonico nell'interno della città di...... e suoi sobborghi, approvato con decreto ministeriale del 1° aprile* 1881.

Art. 1. I fili, tanto esterni quanto interni, e gli apparecchi, saranno collocati e mantenuti con materiale ed a cura e spese del concessionario, il quale si procurerà la necessaria autorizzazione dai proprietarii, i cui immobili debbono sopportare i fili conduttori od altrimenti servire per l'uso dei medesimi.

Art. 2. I pali, le mensole e qualsiasi apparato del concessionario dovranno essere collocati in modo che non ne venga alcun danno o disturbo alle linee ed agli apparati della rete telegrafica del Governo.

Il concessionario dovrà riportare la pianta della propria rete sopra quella topografica della città, e trasmetterne una copia alla Direzione generale dei telegrafi, alla quale comunicherà pure ogni successiva variazione.

Art. 3. La concessione è data a tutto rischio del concessionario. Il Governo non sarà soggetto ad alcuna responsabilità per la costruzione, manutenzione ed esercizio della rete telefonica concessa.

Le indennità che potessero essere chieste per la posa ed il mantenimento degli appoggi, o per qualsiasi motivo, saranno ad esclusivo carico del concessionario.

Art. 4. La rete telefonica dovrà essere limitata entro il circuito della città e suoi sobborghi, in modo che non possa far concorrenza al servizio telegrafico dello Stato.

Art. 5. La rete telefonica, che comprenderà gli Ufficii pubblici dello Stato, sarà separata dall'altra. Nell'Ufficio centrale vi sarà una sezione separata, nella quale faranno capo unicamente i fili della rete telefonica che comprenderà gli Ufficii pubblici suddetti.

Questa sezione sarà esercitata da agenti dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato, retribuiti dal concessionario.

Art. 6. Gli apparati adoperati dal concessionario saranno sottoposti prima all'approvazione della Direzione generale dei telegrafi, e non potranno essere modificati senza sua autorizzazione.

Art. 7. La concessione dà al concessionario il diritto di mettere i suoi abbonati in comunicazione fra di loro, per mezzo di un Ufficio centrale, per lo scambio di comunicazioni orali.

In nessun caso questa corrispondenza potrà aver per oggetto altri affari che quelli personali degli abbonati, ogni comunicazione fatta a profitto dei terzi essendo rigorosamente vietata.

Art. 8. L'esercizio della rete telefonica sarà soggetto al controllo del Governo. A tale effetto, gli agenti dell'Amminrstrazione dei telegrafi avranno il diritto di accedere in qualunque tempo nell'Ufficio centrale, e di eseguirvi quelle operazioni del controllo che crederanno convenienti.

Art. 9. Le tariffe degli abbonamenti dovranno essere stabilite su basi uniformi ed eguali per tutti gli abbonati ed essere sottoposte alla previa autorizzazione del Governo.

Agli Ufficii pubblici dello Stato e del Municipio il concessionario dovrà accordare una riduzione del 50 per cento.

Art. 10. Come corrispettivo della concessione, il concessionario pagherà al Governo un canone annuo in ragione del 10 per cento della somma pagata da ogni abbonato privato, e del 5 per cento di quella pagata dagli Ufficii pubblici accennati nell'articolo precedente.

Art. 11. Il concessionario dovrà tenere costantemente in corrente il registro dei suoi abbonati, coll'indicazione del nome, cognome e domicilio di ciascuno e della data da cui incomincia l'abbonamento.

Questo registro sarà sempre a disposizione degli agenti del Governo delegati al controllo.

Art. 12. Nei primi dieci giorni di ogni mese, il concessionario invierà alla Direzione generale dei telegrafi uno stato delle variazioni dei propri abbonati. Lo stato sarà da spedirsi anche se sarà negativo.

Art. 13. Il pagamento del canone, di cui all'articolo 10, sarà fatto dal concessionario alla fine di ogni trimestre.

Nel calcolo delle rate sarà tenuto conto dell'epoca in cui ciascun abbonamento ha avuto principio.

Art. 14. A garanzia del pagamento delle somme dovute allo Stato in virtù dell'articolo 10, il concessionario, all'atto della firma della presente, farà alla Cassa dei depositi e prestiti un deposito di lire duemila in rendita dello Stato, al valore del listino ufficiale della Borsa di Roma, nel giorno precedente alla stipulazione della presente. Questo deposito durerà per tutto il tempo della concessione.

In caso di mancato pagamento delle somme dovute trimestre per trimestre, lo Stato si rivarrà sulla cauzione,

che dovrà essere subito ricostituita nella sua integrità dal concessionario.

Art. 15. La concessione sarà nulla:

a) Se il concessionario non avrà data la cauzione, di cui allo articolo precedente:

b) Se la rete telefonica, col rispettivo Ufficio centrale, non sarà aperta dentro il termine di sei mesi dalla data della concessione.

Art. 16. La concessione potrà essere sospesa;

a) Nel caso in cui venisse sospesa la corrispondenza telegrafica privata, e per tutto il tempo di questa sospensione;

b) In qualunque caso in cui il Governo lo creda conveniente per ragioni di ordine pubblico.

Art. 17. La concessione potrà essere revocata:

a) In caso di fallimento del concessionario;

b) In caso d'inadempimento dei patti stabiliti, 15 giorni dopo un avviso rimasto senza effetto, specialmente per ciò che riguarda l'uso esclusivo delle comunicazioni per scopo personale degli abbonati, di cui all'articolo 7.

Art. 18. La concessione sarà soggetta a tutte le modificazioni, che venissero stabilite da leggi, decreti e regolamenti generali, e cesserà in qualunque tempo in conseguenza di disposizione di legge.

Art. 19. In nessun caso lo Stato sarà obbligato a dare alcuna indennità, sia al concessionario, sia ai suoi abbonati.

Sarà però ridotto il canone, di cui all'articolo 10, in proporzione del tempo della cessazione o sospensione della concessione.

Art. 20. La presente Convenzione non costituisce un privilegio a favore del concessionario. Il Governo mantiene per sè la facoltà di stabilire e di esercitare esso stesso un servizio telefonico nel modo che stimerà più conveniente, e di accordare la stessa concessione ad altri, senza diritto a compensi di sorta a favore del concessionario.

Art. 21. La concessione avrà la durata di un triennio. Essa s'intenderà rinnovata per un biennio, qualora non sia denunziata sei mesi prima della scadenza.

Art. 22. Il Governo potrà in qualsiasi tempo riscattare i diritti risultanti dalla presente Convenzione, ed acquistarne il materiale di proprietà del concessionario, se lo crederà, mediante un'indennità da fissarsi di comune accordo, e, mancando l'accordo, secondo una perizia di arbitri.

Art. 23. Il concessionario non potrà trasmettere, cedere o altrimenti disporre delle facoltà accordategli dalla presente Convenzione, senza il consenso scritto del Governo.

Art. 24. Ogni contestazione relativa alla interpretazione od all'eseguimento della presente Convenzione sarà risoluta amministrativamente.

Art. 25. Le spese di registro, bollo e copie della presente Convenzione saranno a carico del concessionario.

Roma, 1° aprile 1881.

Visto, *il Ministro dei lavori pubblici*
A. Baccarini.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella notte dal 9 al 10 corr., circa alle ore 2, una frana cadde dalla montagna all'imbocco *est* della galleria della Combetta, fra le Stazioni di Chiomonte e Salbertrand (linea Torino-Modane), fortunatamente senz'alcuna disgrazia.

Quella frana fu prodotta dal distacco di un banco di roccia, che misurava alla base curvilinea uno sviluppo di circa 70 m., con un'altezza che raggiunge i 40 m., e con una grossezza di circa 6 m. Questa gran mole, rovinando, sfondò la vòlta di un tratto della galleria artificiale, per la lunghezza di circa 30 metri, e si sfogò passando in parte sotto il ponte di un corso d'acqua di 15 m., che attraversa il burrone prima della galleria, ed in parte percorrendo la via del ponte stesso, il cui arco sostenne così l'urto principale della frana, senza dar luogo a screpolature.

Il distacco suddetto non fu improvviso: alcuni segni erano stati notati nella galleria, che già era tenuta in osservazione. In questi ultimi giorni, i segni crebbero rapidamente; e dacchè fu determinato il movimento, non v'era più mezzo di rattenerlo.

Ora si lavora attivamente allo sgombro. Si è frattanto stabilito un trasbordo con carri e cavalli per viaggiatori e bagagli tra le due Stazioni di Chiomonte e Salbertrand, che potrà durare otto giorni; poi si farà il trasbordo a piedi nel sito stesso della frana per una distanza di poco più di 100 m.; e nei quindici giorni successivi si spera di potervi riattivare il passaggio dei treni.

La Commissione che, per incarico della Direzione generale delle Gabelle, procedette alla visita dei lavori della Dogana centrale di Milano, ha rassegnato alla Direzione medesima apposito verbale, nel quale ha riassunto le proposte circa i lavori da eseguire prima di mettere in esercizio il nuovo fabbricato. Sappiamo che la Commissione ha riconosciuto essere urgente la esecuzione dei lavori di chiusura delle porte e finestre. Ha poi ritenuta indispensabile l'apertura di lucernarii nella sala delle visite, e l'ingrandimento del magazzino delle merci infiammabili, nonchè la costruzione di caloriferi pel riscaldamento degli Ufficii e di vasche per gli incendii, oltre ad altre opere complementari di minore importanza.

Tutti codesti lavori non presentano alcuna difficoltà; quindi è sperabile che, compiuti sollecitamente, il servizio della Dogana potrà quanto prima funzionare nei nuovi locali, con grande beneficio del Commercio e delle stesse Amministrazioni ferroviaria e doganale.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato di ritenere come riconosciute dall'Amministrazione quelle scuole ferroviarie che avranno ottenuto decreto di riconoscimento dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, nella qual condizione trovansi le scuole di Napoli e di Roma. La licenza quindi di una di queste scuole sarà un titolo di preferenza, a parità di punti di merito, negli esami per l'assunzione di nuovo personale amministrativo per le Ferrovie dell'Alta Italia.

I signori cav. avv. Giovanni Pellarano ed Emilio Bargiaschi, nel nome ed interesse di un Comitato costituitosi in Massa allo scopo di devenire alla costruzione di una strada ferrata pubblica fra le due città di Massa e Carrara, hanno chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzati a fare gli studii pel progetto di detta ferrovia.

Una importante ed elaborata sentenza venne testè pronunciata dal Tribunale di commercio di Savona nella causa promossa contro l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia da varie Ditte, le quali pretendevano dover esser libero il facchinaggio in quello Scalo marittimo collegato colla ferrovia, ed esercito finora esclusivamente dall'Amministrazione suddetta.

Il Tribunale respinse tale domanda, ritenuti gli accordi passati tra il Municipio e l'Amministrazione ferroviaria; come pure dichiarò limitarsi l'obbligo di questa al servizio con sufficienti mezzi ordinarii, senza essere tenuta a sopperire a tutti quei maggiori impegni che possono assumere, nel loro interesse, i caricatori di merci coi contratti di noleggio.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio si è pronunziato favorevole alla istituzione di una tariffa speciale pei trasporti di vino, alcool ed acquavite in servizio italo-francese, stata proposta dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, d'accordo con la Società francese Parigi-Lione-Mediterraneo.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato che la validità del biglietti di andata e ritorno, acquistati negli Ufficii dell'Agenzia di città e dell'Esposizione in Milano, non sia vincolata ad un determinato treno, ma sia invece facoltativa per tutti i treni della giornata.

><

Ci scrivono da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali, per meglio soddisfare alle esigenze del traffico sulle linee ferroviarie della Sicilia, ha disposto che sieno trasportati su quelle linee 50 carri coperti, appartenenti alla rete calabrese.

><

La Società delle Strade ferrate Romane ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa uno schema di modificazione alla tariffa n. 5, grande velocità, pel trasporto di ghiaccio e neve.

><

Riferendoci a quanto abbiamo detto nel nostro numero del 27 aprile p. p., sappiamo che la Direzione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha indetta la gara per la fornitura di chilog. 92,000 di molle di sospensione per veicoli, fissando il giorno 23 and. come termine ultimo per la presentazione delle schede di offerta, ed il 25 successivo per il loro disuggellamento.

><

Il giorno 23 del corrente mese avrà luogo in Lucerna una seduta del Consiglio di amministrazione della ferrovia del Gottardo.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879:

7 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal chilometro 8 al chilometro 18 della linea Ascoli-San Benedetto. — Deliberato provvisoriamente al sig. Orelli Francesco per L. 324,725, ossia col ribasso del 22.50 0[0 sulla somma di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata pel 28 del corrente mese.

7 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto della intera linea da Foggia a Manfredonia. — L'appalto essendo rimasto deserto, si ripeteranno gli incanti il giorno 28 del corrente mese.

9 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Laveno-Fornaci Caldé, della linea Novara-Pino. — Deliberato provvisoriamente al signor Nelli Ferdinando, per L. 4,007,419, ossia col ribasso del 4.17 0[0 sulla somma di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata pel giorno 14 del corrente mese.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in materia ferroviaria dal 2 al 7 del corrente mese:

Furono approvati;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco dalla Stazione di Seregno al fiume Lambro, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Gallarate-Varano, della ferrovia da Gallarate alla Novara-Pino;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Varano-San Giano, della ferrovia suddetta;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco dal torrente Bevano all'abitato di Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Un progetto per la costruzione della ferrovia Bologna-Verona;

Un progetto per l'impianto di una nuova Stazione ferroviaria in Trastevere a Roma, con innesto alla linea per Civitavecchia;

Un progetto per la costruzione di fabbricati, impianto di binarii e meccanismi, ed esecuzione di altri lavori per la definitiva sistemazione dei magazzeni dell'Economato delle ferrovie a Milano.

><

Ci consta che in questi ultimi giorni venne presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del 1° tronco della linea Airasca-Cavallermaggiore, compresa fra le linee complementari di 3ª categoria (tabella C, annessa alla legge 29 luglio 1879).

Il detto 1° tronco venne limitato tra l'origine della linea, sulla ferrovia di Pinerolo presso Airasca, ed il bivio della diramazione per Saluzzo dopo la Stazione di Moretta, ed ha la lunghezza di chil. 20 circa.

La linea percorre terreni di pianura, per cui non si dovette ricorrere, nè a curve di raggio inferiore a metri 300, nè a pendenze superiori al 10 per mille, e queste limitatamente ai rilevati che servono di accesso ai ponti sui corsi d'acqua attraversati.

Le opere d'arte di maggiore importanza su questo 1° tronco sono: un ponte a travate in ferro sul torrente Lemina; altro ponte a 5 archi in muratura sul torrente Pellice; ed un terzo ponte a 3 archi in muratura, od a 2 travate in ferro, sul fiume Po.

Le Stazioni sono in n. di 5, cioè: Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca-Piemonte e Moretta, oltre alla Stazione di diramazione sulla linea Torino-Pinerolo, che verrebbe notevolmente ampliata e collocata in posizione conveniente al nuovo servizio che deve prestare.

Per l'attraversamento dell'abitato di Vigone, presentandosi due soluzioni aventi ambidue vantaggi ed inconvenienti speciali, venne studiata una variante al tracciato, lunga 5 chilometri, la quale corrisponderebbe al-

l'ubicazione della Stazione a valle di Vigone; cosicchè il Ministero avrà gli elementi per giudicare quale fra le due ubicazioni sia da preferirsi.

L'ammontare della spesa per questo primo tronco è di L. 1,700,000, di cui L. 1,000,000 per opere da comprendersi nell'appalto; essendo escluse da questo, come di norma, le espropriazioni, l'armamento ed il telegrafo, e non essendo comprese nella detta somma le spese occorrenti per il raccordamento colla ferrovia di Pinerolo.

><

Ecco le informazioni ed i dati tecnici, che, a tenore della promessa fatta nel nostro numero precedente, ci siamo procurati intorno ad alcuni progetti di tronchi delle nuove linee complementari, di recente sottoposti per approvazione al Ministero dei lavori pubblici.

1. *Tronco San Michele del Quarto-San Donà* (linea Mestre-San Donà-Portogruaro) — Ha la lunghezza di m. 17,768, e l'importo totale preventivato è di L. 1,300,000; delle quali L. 1,047,000 rappresentano l'ammontare dei lavori da appaltare, e L. 253,000 la somma a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e lavori imprevisti — Il manufatto principale previsto è un ponte sul Piave, con spalle e pile in muratura ed a travate metalliche, della luce complessiva di m. 138.80 fra le spalle, divisa in tre campate, delle quali le due estreme di m. 41.60 ciascuna e l'intermedia di m. 49.60. Un altro ponte a travate metalliche è progettato per l'attraversamento del Sile, la cui larghezza è divisa in 3 campate, di m. 9 le laterali e di m. 33.60 la centrale.

Oltre ai due predetti, sono previsti altri 4 ponti a travata metallica, cioè: uno sul Canale Meolo di m. 13.50, e 3 sui canali Vallio, Perosino e Fossetta, di 10 m. ciascuno — La pendenza massima adottata è del 6 per mille, e le curve hanno un raggio minimo di m. 6000.

Sono da costruirsi: tre Stazioni per gli abitati di San Michele del Quarto, Meolo e San Donà; 11 case cantoniere semplici, 5 garette, e 16 passaggi a livello.

2. *Tronco Galdo-Auletta* (linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano) — L'importo dei lavori da appaltarsi per questo tronco, della lunghezza di m. 8,700, è previsto in L. 4,312,000. Per le espropriazioni e pei lavori imprevisti è messa a disposizione dell'Amministrazione la somma di L. 188,000; per cui l'importo totale del tronco risulta di L. 4,500,000, corrispondente al costo medio chilometrico di L. 520,000 circa — L'andamento planimetrico è costituito da m. 4,975 di rettifili, e da m. 3,725 di curve, il cui raggio minimo è limitato a m. 300 — L'andamento altimetrico è ripartito come segue: orizzontali m. 2,720, pendenze m. 5,980; la pendenza massima è quella del 16 per mille. — Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuità delle comunicazioni sulla ferrovia sono preventivati n. 22 manufatti, dei quali 19 con luce minore di 5 m., e 3 di luce maggiore — Inoltre sono da eseguire le seguenti opere: 4 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 1,925; sei case cantoniere doppie, e tre semplici; una garetta, tre passaggi a livello e due fermate, una per l'abitato di Petina e l'altra per quello di Auletta.

— Le informazioni sui tronchi Auletta-Polla (della linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano) e dal Km. 19 + 800 a Noto, della linea Siracusa-Licata, le rimandiamo, per mancanza di spazio, alla prossima settimana.

><

Dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un elegante opuscoletto (stampato a Padova, tip. Prosperini), col titolo: *Servizio sanitario in tempo di guerra — Treno Ospedale, con carrozze atte in tempo di pace al servizio ordinario di passeggeri per treni di breve percorrenza.*

È un estratto della Relazione generale dei lavori della Società medesima per l'Esposizione nazionale di Milano; ed infatti, dopo una dettagliata descrizione del *Treno Ospedale* e dei relativi servizii in guerra ed in pace, trovasi in fine all'opuscolo un'*Appendice illustrativa di tutto il rimanente materiale ferroviario esposto a Milano*, cioè: Una locomotiva per treni viaggiatori; una vettura a compartimenti mista di 1ª e 2ª classe; ed una vettura di 3ª classe.

La Società dimostra quivi partitamente i pregi dei lavori ferroviarii da essa esposti, e merita certo lode da chi s'interessa ai progressi di questa grande industria nazionale.

><

Abbiamo pure ricevuto l'opuscolo pubblicato col titolo: *Gli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili* alla *Esposizione industriale del* 1881 *in Milano* (Napoli, tip. Giannini).

Dopo brevi notizie sulla località e disposizione dei detti Stabilimenti, nonchè sulla qualità dei lavori che vi si eseguiscono e dei premii ottenuti in precedenti Esposizioni, si fa una breve descrizione delle macchine esposte a Milano dagli Stabilimenti medesimi, cioè: Una locomotiva-merci per le Ferrovie dell'Alta Italia; una macchina fissa della forza di 30 cavalli effettivi; ed un motore domestico della forza di un cavallo effettivo.

Si descrivono poscia i lavori esposti dai committenti, cioè: Una locomotiva per le Ferrovie Sicule-Occidentali, 4 veicoli per le Ferrovie medesime; ed una vettura postale per la Direzione generale delle poste, sopra un nuovo tipo studiato e disegnato dall'Ufficio tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia, dietro le istruzioni dalla stessa Direzione delle poste.

Dodici vetture di questo tipo furono già consegnate alla Direzione medesima, ed altre dodici si stanno costruendo nei detti Stabilimenti, la cui sorte meriterebbe d'essere finalmente assicurata.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno. — Leggesi nel *Diritto* del 5:

La costituzione di una grande Società italiana per la costruzione delle ferrovie complementari secondarie, già annunciata come probabile, ci si assicura che si è effettivamente realizzata. Essa starebbe preparando gli atti opportuni per ottenere l'approvazione legale della propria costituzione.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Martedì della scorsa settimana, dietro invito del comm. Bernardo Fabbricotti, si riunì in Livorno, nel futuro locale della Borsa, un numero considerevole di persone, appartenenti a tutte le classi della cittadinanza, allo scopo di promuovere una sottoscrizione pubblica, da presentarsi, in forma d'indirizzo, al Parlamento, perchè questo approvi la deliberazione del Senato per il tracciato della ferrovia Faenza-Firenze.

Gl'intervenuti, plaudendo ad un forbitissimo discorso del comm. Fabbricotti sull'argomento, si costituirono in Comitato allo scopo che sopra.

Fra gli intervenuti si notarono, oltre il comm. Bernardo Fabbricotti, il cav. Nicola Caterini, il cav. Angiolo Menici, il cav. Ersilio Penco, il cav. Ferdinando Micheli, il cav. dott. Poggi, il signor Pietro E. Bacci, il cav. Ugo Conti, il signor Giuseppe di Carlo Malenchini, il signor Guglielmo Lieber, il signor F. Michele Guerrazzi, il signor Raffaello Marchetti, ed altri molti.

Dopo il Fabbricotti, parlarono il signor Guerrazzi, l'avvocato De Rossi, il cav. Berni e il cav. Menici, tutti in favore della proposta.

— Il *Diritto* del 10 dice:

Oggi è arrivata a Roma la Commissione, che deve presentare alla Camera dei deputati la petizione del Popolo fiorentino per la ferrovia Faenza-Firenze.

Le note di sottoscrizioni, che la Commissione reca con sè, sono rilegate, e formano quattro grossi volumi.

La Commissione è composta di quattro deputati di Firenze, del sindaco Corsini, dell'avv. Carlo Giachetti, del cav. Angelo Gori, dell'avv. Alberto Andreucci e dell'ingegnere Edoardo Vitta.

— Anche il Consiglio comunale di Sesto Fiorentino votò un ordine del giorno, con cui fa propria la petizione sottoscritta in quel Comune in adesione a quella del Popolo di Firenze.

— A questo proposito, devesi pure notare che il senatore comm. F. Brioschi ha pubblicato nel *Giornale dei lavori pubblici* del 5 corr. un lungo articolo in favore del tracciato Faenza-Firenze, confutando le obbiezioni degli avversarii, e sostenendo vigorosamente le ragioni della sostituzione adottata dal Senato al tracciato Faenza-Pontassieve.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 antimeridiane del 25 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ferrara, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provvviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra la Stazione di Ferrara ed Argenta, in provincia di Ferrara, della lunghezza di m. 32,900 (escluse le espropriazioni stabili), per la presunta somma di L. 2,859,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 95,000, e quella definitiva in L. 193,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ventoso-Scandiano-Reggio-Guastalla. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 20 marzo scorso, controfirmato dai ministri Magliani, Baccarini e Villa, con cui è approvata la Convenzione stipulata il 25 febbraio precedente fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed il prefetto di Reggio (Emilia), rappresentante di quella Deputazione provinciale, per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata a sezione ridotta da Ventoso per Scandiano, Reggio e Guastalla, con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi.

Tale Convenzione venne già pubblicata nel *Monitore* del 30 marzo scorso.

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 27 marzo scorso, controfirmato dai Ministri suddetti, con cui è approvata la Convenzione stipulata il 23 d°. mese fra i Ministri medesimi ed i delegati del Consorzio, per la concessione ad esso della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata a sezione ridotta da Parma per Guastalla a Suzzara.

Tale Convenzione venne pure pubblicata nel *Monitore* del 6 aprile p. p.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato i seguenti Avvisi:

A modificazione di quanto è stato annunciato coll'Avviso del 10 aprile corrente, le nuove tariffe pei trasporti di merci a G. ed a P. V. da e per le Stazioni della Boemia, non saranno attuate che al 1°. del prossimo giugno.

Di conseguenza, le attuali tariffe Italo-Boeme rimarranno in vigore fino al 31 del corrente mese di maggio.

— Conforme a comunicazione avuta dalle Strade Ferrate Meridionali Austriache, si porta a conoscenza che, principiando dal 15 corrente mese, alle spedizioni di legnami greggi, come: assi, doghe, pali, tavole, traversi, travi, tronchi d'albero ecc., effettuate in servizio cumulativo Italo-Austro-Ungarico, saranno applicate, a partenza dalle Stazioni della linea Peri-Kufstein, le seguenti tasse in aggiunta a quelle risultanti dal prontuario del Regolamento-Tariffa (edizione febbraio 1881).

Per spedizioni occupanti un solo vagone	L. 0.50	p. ton.
» » 2 vagoni congiunti	» 0.50	»
» » 3 »	» 0.80	»
» » 4 »	» 1.20	»
» » 5 »	» 1.50	»

Siffatte tasse saranno però conteggiate sul peso reale, senza tener conto della quantità e portata dei vagoni impiegati nel trasporto, e nel solo caso che l'operazione di carico, a partenza dalle anzidette Stazioni, non sia stata eseguita per cura ed a spese delle parti.

Ferrovie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 28 aprile p. p., nominò una Commissione, composta dei signori deputati Massa, Cibrario e Boglione, per studiare e proporre i provvedimenti finanziarii per far fronte agli oneri dipendenti dai sussidii accordati per le ferrovie;

Sulla proposta del deputato Bianchetti, deliberò di rinnovare presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia l'istanza già fatta con deliberazione delli 10 scorso febbraio perchè sia stabilito il servizio cumulativo pei passeggieri tra la ferrovia Settimo-Rivarolo e quella dell'Alta Italia;

Deliberò di sottoporre, con voto favorevole, alle deliberazioni del Consiglio provinciale, nella prossima sessione straordinaria, la proposta del Ministero per la costruzione immediata del tronco ferroviario Bricherasio-Barge, contemporaneamente a quella già concessa del tronco Pinerolo-Bricherasio-Torre Pellice, mediante anticipazione del sussidio a fondo perduto di L. 120 mila, già votato dalla Provincia pel tronco Bricherasio-Barge;

Deliberò, per quanto riguarda la Provincia di Torino, la costituzione del Consorzio fra i Comuni di Barge, Bagnolo, Campiglione, Fenile, Bricherasio e Pinerolo, per la costruzione della ferrovia Bricherasio-Barge, ed approvò il relativo statuto e regolamento in data 27 dicembre 1879.

— Il Consiglio provinciale è poi convocato per lunedì 16 corr., per deliberare sull'anticipazione indicata pel tronco Bricherasio Barge, e sulle varie domande di concessioni di *tramways* già precedentemente annunciate, compresa quella per la ferrovia di Superga.

Tramways nella provincia di Genova. — Il *Commercio* di Genova annunzia la costituzione di una Società per l'impianto e l'esercizio di un *tramway* a vapore, sistema americano, da Genova e Voltri, con servizio anche per le merci.

— Allo stesso giornale scrivono da Savona che si parla colà dell'impianto ed esercizio di una linea di *tramway* da Savona a Vado, che si sarebbe progettata dalla Società che esercita già le linee di Pegli e Bolzaneto.

Tramways di Bologna. — Un dispaccio da Bologna annunziava che il 7 corr. la Società Ligure di trasporti, assuntrice del *tramway*, fece le prove di due nuove linee fra Saragozza e S. Mamolo, con risultato splendido e con concorso immenso di spettatori. Col giorno 8 se n'è aperto l'esercizio.

Tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio. — Un'assemblea generale straordinaria della Società anonima del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio ebbe luogo venerdì in Milano, presieduta dall'on. deputato comm. Robecchi.

Trattavasi della costruzione e dell'esercizio del tronco, di tre chilometri circa, da Brugherio a Monza, in diramazione del *tramway* Milano-Vimercate. La chiara e dettagliata relazione del Consiglio d'amministrazione, letta dal dott. Ambrogio Biraghi, le parole del presidente, del socio signor cav. Massara e di altri persuasero facilmente della convenienza dell'affare; ed in breve si avrà un nuovo e sollecito

mezzo di comunicazione tra Milano e Monza, e tra Milano e la Brianza, dacchè, congiungendosi il *tramway* Milano-Brugherio-Monza con quello Monza-Barzanò, si potrà senza disturbi recarsi in breve spazio di tempo nel centro della Brianza.

In quell' assemblea fu pure votata la emissione di mille e duecento Obbligazioni da L. 250 cadauna per la spesa della nuova linea, per l'impianto della Stazione in Milano, e per l'acquisto di nuove macchine e carrozze.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* reca la seguente deliberazione presa dal Consiglio federale il 5 corr.:

La Commissione di stima, istituita dal Consiglio federale il 18 luglio 1879 per le linee Giubiasco-Lugano e Cadenazzo-Pino della ferrovia del Gottardo, in seguito ad esaurimento del suo mandato, è soppressa; però nel senso, che tutti i contratti per espropriazioni pendenti davanti la detta Commissione saranno definiti dalla stessa, mentre i litigi che sorgessero di nuovo, oppure che non sono ancora pendenti davanti alla Commissione su quelle linee, saranno sottoposti alla Commissione di stima creata nel 1872, per essere da questa giudicati e definiti.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 1° maggio corr., della ferrovia da Caen a Dozulé, della lunghezza di chilometri 23.360; dall'8 dello stesso mese, della linea da Sillé-le-Guillaume alla Hutte, della lunghezza di chilometri 28.692; e dal 16 mese stesso, della linea da Champigneulles a Jarville, della lunghezza di m. 7,025

Ferrovie ungheresi. — Fu già annunciata la firma della Convenzione tra il Governo ungherese, la Banca dei paesi austriaci e la Compagnia di Fives-Lille per la costruzione della ferrovia Pesth-Semlino, con le diramazioni da Kis-Koeros verso Kaloesa e da India verso Mitrowitz.

Ora il Governo medesimo presentò alla Camera dei deputati il progetto di legge per la relativa approvazione. Il costo della linea principale e delle diramazioni, di uno sviluppo complessivo di 416 chil., è calcolato in 28,000,000 di fior. Di questa somma, 20,750,000 fior. saranno pagati alle due Società contraenti; e 5,900,000 fior. saranno destinati ad alcuni lavori da eseguirsi da parte del Governo.

Per far fronte a tale spesa, il Ministro delle finanze chiede di essere autorizzato ad emettere 28,000,000 di fior. in Obbligazioni 5 0[0 d'interessi in carta.

Notizie Diverse

Esposizione nazionale di Milano. — La grande Mostra industriale italiana venne solennemente inaugurata il 5 corr., secondo il programma già stabilito, coll'intervento dei Sovrani e dei Principi Reali, dei ministri Cairoli e Miceli, delle rappresentanze del Parlamento, del Comitato dell'Esposizione, delle Autorità locali,e di un grandissimo numero di Società industriali ed operaie.

Dopo uno splendido discorso del sindaco conte Belinzaghi, a cui rispose il ministro Miceli, fu da questo, in nome del Re, dichiarata aperta la Esposizione, al suono della marcia Reale, al rimbombo delle artiglierie, e tra gli applausi ed evviva dell' immensa folla.

Noi non possiamo certo far luogo a lunghe descrizioni, come pur vorremmo; ci limiteremo quindi a riferire alcune notizie più importanti su questo grande avvenimento nazionale. Frattanto togliamo dal *Sole* la seguente succinta descrizione degli edificii dell'Esposizione, che ci sembra atta a darne una sufficiente idea topografica.

Premettiamo che l'edificio non ha una prospettiva nel vero e grandioso senso della parola, il che fu una conseguenza della posizione in cui l'edificio è sorto, e dello sviluppo che ha dovuto prendere di mano in mano che manifestavansi impreveduti bisogni. Talchè ci sembra che a quelle costruzioni meglio si addica l' espressione *di edificii*, piuttosto che d'*edificio*. Non c'è, infatti, un vero insieme, ma tante parti che sono andate di mano in mano più o meno avvicinandosi. Negli spazii da esse lasciati non c'è però il deserto: vi sono piante ombrose, viali ameni, chioschi o padiglioni, che servono come piccoli recinti di convegno, di riposo, di refezione.

Il disegno dell'opera complessiva è dell'architetto Giovanni Ceruti.

La cinta del terreno occupato abbraccia un'area di 20,000 m. q.

La parte che si può in qualche modo dire *facciata*, e che è quella in via Palestro, misura nel suo sviluppo 81 metri: è di finto marmo e nello stile del Rinascimento. Il grande arco di mezzo è alto 23 metri, e da esso si staccano lateralmente altre arcate, in tutto 12. Al disopra di esse corre una balaustrata con statue.

Le porte dell'Esposizione sono quattro.

L'ingresso principale è dalla via del Senato. Da una parte e dall'altra dell'ingresso si stendono le gallerie che contengono il materiale ferroviario, quello dei *tramways*, e la nautica; indi le tettoie per le macchine agricole, i laterizii ed i cementi.

Lungo la via Palestro, c'è l'Esposizione permanente orticola.

La *Galleria principale* dell' Esposizione è quella che va da via Palestro fino ai Bastioni; in essa fanno bella mostra i tessuti, i filati, gli oggetti di moda, eleganti vetrine di abiti, di cappelli, di stoffe, ecc., e termina colla bellissima *Sala pompeiana*. Questa galleria è lunga circa 160 metri: le due laterali, a cagione di alcune piante, sono interrotte a 120 m., ma unendosi poi con due passaggi a quella di mezzo, formano un bellissimo e vastissimo ambiente.

Un passaggio a destra conduce alle due grandi e ariose *gallerie delle macchine*, vicine alle quali vi sono le due *gallerie del lavoro*. Tutte queste gallerie coprono uno spazio di 8600 m. q.

Il salone dei Giardini Pubblici è riserbato all'istruzione ed alla beneficenza; dinanzi ad esso sorgono aiuole fiorite, una fontana ed un elegante porticato.

La così detta *Rotonda*, che sorge davanti alla Villa Reale, è un edificio dodecagono con cupole a lunette, coperto da lucernarii e sostenuto da 12 pilastri ed altrettante colonnine; ha 24 metri d'altezza e 26 di diametro. Dal dodecagono partono altrettante gallerie, a mo' di raggi. È una vera bellezza architettonica.

Nella Rotonda c'è la esposizione della ceramica, della tappezzeria, degli alimenti e della carta. Il principale dei raggi del dodecagono finisce in un altissimo salone, di 7000 metri quadrati, diviso in 3 scomparti, di cui uno accoglie i prodotti agrarii, un altro i prodotti delle industrie chimiche, e il centrale tutto ciò che si riferisce alla locomozione. Come appendice, ha la mostra del Ministero della guerra e della marina.

Lì appresso si erge la *Tabernula* pompeiana, ed i padiglioni Canetta, Jung, Oriani, Pederzini, Bussi ed altri.

A fianco di Montemerlo c'è la galleria dell'esposizione carceraria.

Della Villa Reale fu usufruito il cortile e il pianterreno del palazzo. C'è qui un salone sostenuto da colonne in ghisa, destinato ad oggetti di vetreria e di oreficeria.

Finalmente nel palazzo Elvetico o del Senato c'è la mostra delle Belle Arti.

I lavori di costruzione cominciarono alla metà del luglio dell'anno scorso.

Ad opera compiuta, il Comitato spenderà per gli edificii 1,200,000 lire, e forse più.

Come ognuno sa, tutto ciò venne fatto col concorso di sottoscrizioni private, di Corpi morali, di 500,000 lire da parte del Governo, di 100,000 del Comune e 50,000 della Provincia.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società per le operazioni di credito ordinario, mobiliare ed altre, sedente in Torino col titolo di *Banca Tiberina* e colla durata di 30 anni, decorrendi dal 17 maggio 1877, portando il detto capitale da L. 10,000,000, divise in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna, a L. 15,000,000, divise in 60,000 azioni dello stesso valore; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 31 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la Società per la costruzione di edificii pubblici e privati, anonima per azioni nominative, sedente in Alessandria col titolo di *Società dei costruttori alessandrini*, col capitale nominale di L. 25,000, diviso in 500 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata d'anni 50 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Polizia stradale. — La *Gazz. Uff.* del 27 aprile p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 10 marzo a. c., con cui al Regolamento per la polizia stradale e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio sulle pubbliche strade (approvato col R. Decreto del 15 novembre 1868) è sostituito quello unito al presente decreto, controfirmato dai ministri Baccarini e Villa. Con esso restano abrogati i Regolamenti generali in vigore nelle diverse provincie sulle materie alle quali è provveduto col presente, il quale avrà pieno effetto dal giorno della pubblicazione.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 13 marzo a. c. (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) è accordata ad individui e Società indicati nell'unito elenco la facoltà di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (2 in provincia di Parma, 1 Genova, 1 Cuneo, 1 Como, 1 Lucca, 1 Sottoprefettura di Frosinone); 2 concessioni d'acqua per irrigazione (prov. di Mantova); e 3 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (provincia di Como).

Miniere dell'Elba. — Il *Diritto* scrive:

Sappiamo che si sta costituendo una Società in partecipazione per l'esercizio delle miniere di ferro dell'isola d'Elba, le quali, come è noto, furono deliberate alla Banca Generale di Roma.

Questa Società sarà presieduta dal comm. Allievi, e ne faranno parte i signori Rodocanacchi di Livorno, Tognetti dell'isola d'Elba, Raggio di Genova, Cardy di Savona ed Amilhau di Parigi.

Trasporto di carbon fossile — La Commissione incaricata di riferire alla Camera sul disegno di legge (già da noi pubblicato) per l'appalto del trasporto di carbon fossile ad uso delle strade ferrate dello Stato e della marineria militare, si è costituita, eleggendo a presidente l'on. Mameli ed a segretario l'on. Argenti.

Fusione delle Società Rubattino e Florio. — Ecco il disegno di legge presentato alla Camera il 2 corr. dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze, e dell'agricoltura, industria e commercio, circa la fusione delle due Società Rubattino e Florio:

« *Art.* 1. Il Governo è autorizzato a concedere l'approvazione, richiesta per l'art. 7 della legge 15 giugno 1877, alla fusione delle Società rappresentate dai comm. Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, allo scopo di costituire una Società anonima per azioni, avente sede principale in Roma, salvo le debite approvazioni degli statuti ed ogni altro adempimento di legge.

« *Art.* 2. L'approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova Società assuma tutti gli obblighi risultanti dalle Convenzioni approvate colla citata legge del 15 giugno 1877 e dalle consecutive, approvate per le leggi del 4 luglio 1878, e del 19 luglio 1880, restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale dei nominati signori Rubattino e Florio verso lo Stato.

« *Art.* 3. Il Governo è autorizzato a derogare all'art. 138 del Codice di commercio, allo scopo di permettere che nello statuto della Società anonima anzidetta i signori Rubattino e Florio siano nominati amministratori della Società stessa per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti Convenzioni.

« *Art.* 4. Al contratto di fusione, trasformazione e creazione della nuova Società è applicabile il disposto dell'articolo 7 della Convenzione 4 febbraio 1877, approvato con la citata legge del 15 giugno detto anno ».

Franchigia postale. — Ecco il testo della proposta di legge, d'iniziativa del deputato Bizzozero, presa in considerazione dalla Camera nella seduta del 2 corr.:

« *Art.* 1. Sono ammesse alla franchigia postale:

a) Le corrispondenze delle Camere di commercio del regno colle Autorità governative, sì provinciali, che centrali;

b) Le corrispondenze delle dette Camere coi Sindaci dei rispettivi circondarii, quando hanno per oggetto la applicazione ed esazione della tassa camerale, e la evasione di interpellanze dirette alle Camere di commercio dalle Autorità governative.

« *Art.* 2. Le corrispondenze di cui al precedente articolo, per essere ammesse alla franchigia postale, dovranno essere spedite per mezzo delle Prefetture o Sotto-prefetture del circondario delle rispettive Camere, con lettere aperte o con pieghi sotto fascia, sulla parte esterna dei quali pieghi o lettere la Prefettura o Sotto-prefettura apporrà il proprio timbro d'Ufficio. Le corrispondenze spedite in altro modo o forma non sono ammesse alla franchigia, e saranno soggette alle generali disposizioni della legge postale ».

Ricompense al personale del Genio civile. — Sono state assegnate, sul fondo *Casuali* del bilancio dei lavori pubblici, 1500 lire all'anno, destinate a costituire cinque premii, cioè uno di L. 500 e quattro di lire 250, per rimunerare quelli fra gli impiegati del suddetto dicastero che pubblicheranno nel *Giornale del Genio civile* memorie giudicate le più pregevoli fra quelle che il giornale stesso darà alla luce per opera del personale appartenente al detto Corpo del Genio od in qualsiasi modo dipendente dal Ministero dei lavori pubblici.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Oleggio (prov. di Novara) ed in San Lorenzo Nuovo (prov. di Roma), ed il 3 in Scerni (prov. di Chieti) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nello stesso giorno, 1°, è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni di tramvia di Lodi, Melegnano, Milano, Villa Fornaci (prov. di Milano), Bergamo, Treviglio (prov. di Bergamo) e Pandino (prov. di Cremona); il 3 per la tramvia di Agnadelle (prov. di Cremona), ed il 4 nel locale dell'Esposizione industriale di Milano.

Un omnibus elettrico — Esso comincerà a circolare tra Zehlendorf e Teltow, alle porte di Berlino. Le Autorità hanno dato il permesso di collocare gli apparecchi. Questi consistono in un filo conduttore, sul quale corre un apparecchio che serve a raccogliere la elettricità, e che, per mezzo d'una sottile catena, è messo in comunicazione con l'*omnibus*. Il veicolo ha appunto la forma di un omnibus a quattro ruote e dieci posti; è munito, al davanti, d'una ruota per dirigerlo. Tra le ruote di dietro è posato l'apparecchio di trazione, il quale è unito, mercè la catena, all'apparecchio elettrico, e mercè questo al filo conduttore. Due forti catene corrono dall'apparecchio di trazione ad ognuna delle ruote di dietro, e le fanno muovere. In mezzo al tragitto è installata una macchina, che produce l'elettricità richiesta per far muovere le ruote.

Si calcola che quest'omnibus elettrico potrà andare da Zehlendorf a Teltow in dodici minuti e mezzo: la distanza è di quattro chilometri.

Canale di Panama. — Un dispaccio da Panama, del 30 aprile, reca:

I lavori del Canale sono in piena attività. Una grande strada, di 10 metri di larghezza media, è già stata fatta da un mare all'altro. Gli scandagli sulle altezze non hanno ancora trovato la roccia, sebbene essi siano a più di 20 metri: ne risultano delle grandi economie. L'esecuzione del Canale sarà facile.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, nella scorsa settimana, un mercato abbastanza animato. Le Azioni della Società delle Meridionali da 481 salirono a 486; le Obbligazioni ferme sul 279.50. I Boni stazionarii a 544.

Le Sarde, anch'esse non trascurate, e negoziate a 277.50 quelle della serie A, ed a 281 le altre della serie B; le nuove toccarono il prezzo di 279.

Le Palermo-Trapani, quotate a 286.25; le Pontebbane a 449; le Monteceneri a 268; le Meridionali Austriache da 285 salirono a 287.50 con ottima tendenza. Le Rubattino spinte per vive richieste da 580 a 588.

Le Azioni Ferrovie Romane ben tenute da 141.50 a 142. — A Parigi, le Azioni Lombarde negoziate a 251; le Obbligazioni da 281 a 285. Le Vittorio Emanuele a 277. Le Azioni Romane a 138; le Obbligazioni a 370.

CONVOCAZIONI

Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 18 corr. in Roma (teatro Argentina), per le comunicazioni dell'Amministrazione, per la presentazione dei bilanci dei due anni decorsi al 31 ottobre 1880, e per la nomina dei sindacatori e di 5 direttori, in luogo degli uscenti per turno.

Società anonima Italiana per acquisto e vendita di beni immobili. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Roma (sede sociale), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio sociale 1880 e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti.

Società edificatrice italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Firenze, sede sociale (via Orivolo, 22), per la presentazione del bilancio 1880 e relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per deliberare sul bilancio medesimo, e per la elezione di consiglieri e censori.

Società di navigazione a vapore I. V. Florio e C. in Palermo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Palermo, sede sociale (Corso V. E.), per l'approvazione della fusione della Società con quella di R. Rubattino e C. per costituire una nuova Società anonima italiana di navigazione a vapore, con pieni poteri alla Gerenza per l'esecuzione della deliberazione e stipulazione degli atti relativi.

Società della ferrovia marmifera di Carrara. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 4 giugno p. v. in Firenze (via Ginori, 6), per deliberare sull'ordine del giorno già fissato per la 1ª convocazione del 30 aprile andata deserta.

Banca Italiana di costruzione. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 giugno p. v. in Genova (Banca), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1880, e per la nomina di consiglieri.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 19 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 12).

VERSAMENTI

Banca Industriale Subalpina — Gli azionisti sono invitati a versare il 3° decimo sulle Azioni di 2ª emissione dal 1° al 10 corr., ed il 4° decimo dal 1° al 10 giugno prossimo venturo, presso la sede sociale in Torino (piazza Castello).

Ferrovia del Gottardo — Gli azionisti sono invitati a versare pel 30 giugno p. v., per le Azioni non ancora completamente pagate, altri fr. 13.50 in acconto della 5ª rata del capitale-azioni, corrispondenti all'interesse semestrale del capitale versato di fr. 450.20, scadente alla stessa epoca. Tale interesse sarà inscritto a favore delle dette Azioni, ed il capitale versato ammonterà così il 30 giugno a fr. 463.70 per Azione.

Dal 30 giugno in poi sarà pagato il cupone n. 5 delle Azioni definitive in fr. 15.

I versamenti ed i pagamenti si faranno in Italia, presso le sedi della Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società Italiana per condotte d'acqua. — Dal 10 corr. si pagherà agli azionisti il dividendo dell'esercizio 1880 in L. 5.94 per Azione: in Roma presso la sede sociale (piazza Montecitorio, 121), ed a Parigi presso la *Société de l'Union Générale.*

Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul fiume Biferno, della luce libera di m. 135, in 9 arcate di m. 15 ciascuna, per il presunto importo di L. 217,217.55. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 11,000; cauzione definitiva L. 22,000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada obbligatoria detta della *Bassa Tambura*, che dalla chiesa della Misericordia, passando per Margini, giunge al Ponte del Forno, della lunghezza di m. 5905, per il presunto importo di lire 116,931. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione generale del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un corpo di fabbrica nel cortile della casa Perrot, e della riduzione di locali per la Compagnia Alpina in Chatillon, pel complessivo importo di L. 42,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Alliste (prov. di Lecce), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ricostruzione e sistemazione delle strade interne, in diminuzione dell'importo di L. 38,816.91, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2066; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'un edificio per le scuole nel borgo San Salvatore, fra il Corso del Valentino e le vie Madama Cristina e Burdin, pel presunto importo di lire 450,000. Condizioni d'asta e Capitolato visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio medesimo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'un edificio per le scuole nella regione Aurora, fra il Corso Brescia e la via al Ponte Mosca, del presunto importo di L. 250,000. Condizioni d'asta e Capitolato visibili come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione
dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di due Capannoni Merci e di un fabbricato per gli Uffici nella Stazione di Roma, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 5 Maggio corrente al N. 2509 ed al quale sono uniti 4 disegni e l'elenco dei prezzi unitari, sarà ostensibile dal dì 10 andante nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 3a Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il gestore di Cassa in Roma una cauzione provvisoria di L. 6000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 25 andante.

La busta contenente l'offerta dovrà oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di due Capannoni Merci e di un fabbricato per gli Uffici alla Stazione di ROMA.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 6 Maggio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	55,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura .	»	14,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	200,000	»
CERCHI d'acciaio	»	100,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	524,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	32,000	»
RAME da rifondere	»	4,000	»
ZINCO da rifondere	»	9,000	»
GOMMA elastica fuori d'uso	»	2,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **12 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 14 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Aprile 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di locali per uso di Dogana, nel luogo ove ora trovasi il proprio Magazzino in Via Valfonda, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 3 Maggio corrente al N. 2463 ed al quale sono uniti 5 disegni e l'elenco dei prezzi unitari, sarà ostensibile dal dì 17 andante nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 1.a Sezione del Mantenimento situato nel piano superiore della Stazione centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa centrale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 1500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 18 andante.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione della nuova Dogana in Via Valfonda.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 4 Maggio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE IMMOBILIARE
DI LAVORI DI UTILITÀ PUBBLICA ED AGRICOLA

(Approvata con R. Decreto 5 Ottobre 1862)

CAPITALE 50 MILIONI

SOTTOSCRIZIONE PUBBLICA AL 12, 13 E 14 MAGGIO 1881
di 20,000 Obbligazioni da L. 500 ciascuna

Interesse 5 0[0 ossia annue L. 25 netto di tassa di ricchezza mobile e di circolazione, pagabile semestralmente al 1° Aprile e 1° Ottobre di ogni anno presso tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

La Società Generale Immobiliare, venne fondata nel 1862 con un crpitale di **50 MILIONI.**

Le Obbligazioni che si emettono sono da L. **500**, e portano un interesse annuo di **5** 0[0 netto, ossia L. **12.50** per semestre, pagabile al 1° Aprile e al 1° Ottobre di ogni anno presso tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia. Sono ammortizzabili mediante due estrazioni annuali, ed ogni estrazione comprende il numero di Obbligazioni necessarie a far sì che l'ammontare delle Obbligazioni rimaste in circolazione non ecceda mai l'importo complessivo dei capitali che restano da rimborsare. Secondo poi gli Statuti, le Obbligazioni non possono essere emesse che in corrispettivo di altrettante annuità dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e delle Società. Queste Obbligazioni per l'indole loro e per le cautele e garanzie reali che sono richieste in ogni operazione di prestito, possono paragonarsi alle Cartelle Fondiarie.

Le emissioni sono subordinate all'obbligo d'impiegare una metà del Capitale sociale in annualità dello Stato o Titoli da esso garantiti. Per volere degli Azionisti, riuniti in Assemblea Generale, l'altra metà del Capitale sociale è collocata in impieghi di carattere fondiario e di tutta solidità.

Le Obbligazioni della Società Generale Immobiliare sono quindi assistite da una duplice garanzia, dalle operazioni di prestito ch'esse rappresentano e dal Capitale sociale. Riuniscono in sè due eminenti vantaggi, l'una di essere un titolo pareggiabile alle Cartelle Fondiarie, l'altra di avere una commerciabilità estesa per tutte le piazze d'Italia atteso il pagamento fatto in tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale Italiana tanto degli interessi quanto dei titoli sorteggiati.

È insomma un impiego per i più prudenti Capitalisti.

Condizioni della Sottoscrizione.

I Sottoscrittori all'atto della Sottoscrizione dovranno fare un versamento di L. **100** per Obbligazione sottoscritta. In garanzia di detto versamento potranno fare anche il deposito in Rendita dello Stato 6 0[0 al tasso di Borsa. Questo deposito verrà restituito al riparto contro l'effettivo pagamento. Se il numero delle Obbligazioni sottoscritte sorpassasse quello delle 20,000 emesse, le sottoscrizioni saranno sottoposte ad una riduzione proporzionale.

Le 20,000 Obbligazioni avranno la decorrenza di interessi dal 1° Ottobre p. v.

I versamenti si faranno nella misura ed alle epoche qui indicate:

all'atto della Sottoscrizione nel 12, 13 e 14 Maggio 1881		L. **100**
dal 10 al 15 Luglio 1881		» **200**
dal 25 al 30 Settembre 1881	L. **200**	
meno interessi sulle rateazioni	» **4**	» **196**
		L. **496**

Appena eseguito il riparto che avrà luogo al 20 maggio p. v. sarà rilasciato una ricevuta sulla quale sarà inscritto il secondo versamento da effettuarsi dal 10 al 15 luglio. Al 30 settembre contemporaneamente all'ultimo versamento, ai Sottoscrittori verranno rilasciati in cambio delle ricevute le corrispondenti obbligazioni.

Mancando il pagamento di alcune delle rate suddette, decorrerà a carico del Sottoscrittore l'interesse di mora nella misura del 6 0[0.

Trascorso un mese senza che il versamento sia stato effettuato, la Società Generale Immobiliare di Lavori di Utilità Pubblica ed Agricola potrà procedere senz'altro alla vendita del titolo in mora a tutto rischio del sottoscrittore.

Le sottoscrizioni si riceveranno presso i seguenti Istituti:

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	**Roma** **Firenze** **Genova** **Torino**
Banca Generale	**Roma e Milano**
Banca di Credito Italiano	**Milano**
Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti .	**Venezia e Padova**

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali è convocata pel giorno 14 giugno a mezzodì nella sede della Società in Firenze, Via Renaj, 17, l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti col seguente

ORDINE DEL GIORNO

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1880 e preventivo del 1881 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 31 Maggio corrente.

a **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Napoli,** alla Cassa della Direzione dei Lavori;
» **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano,** presso il sig. Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale del Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona,** presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
« **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i sigg. Baring Brothers e C.

Firenze 8 *maggio* 1881

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella « Gazzetta Ufficiale del Regno » n. 106, venerdì 6 corr. e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM.. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyagèur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaris ect.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE
NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria -- Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso *apparato* per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 18 Maggio 1881. N.° 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

MEMORIALE

DELLE TRE PRINCIPALI AMMINISTRAZIONI

DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

SUL PROGETTO DEFINITIVO

DEL NUOVO CODICE DI COMMERCIO ITALIANO

(Cont. e fine — V. N. 18).

Quanto ai Regolamenti che statuiscono le condizioni dei tiasporti sulle Strade ferrate, l'art. 410 del progetto dichiara solennemente: « Le stipulazioni, che escludano o « limitino, nei trasporti per ferrovie, le obbligazioni e le « responsabilità stabilite negli articoli 389 a 391, 396 a « 399, 401, 402, 405 e 409, sono nulle e di nessun effetto, « se anche fossero permesse da Regolamenti generali o « particolari ». Questo articolo sarebbe quindi la condanna dei Regolamenti, poichè la vita che loro rimarrèbbe nelle altre materie non toccanti gli articoli del Codice non derogabili, sarebbe così esile da ridursi pressochè al nulla, soprattutto di fronte alla già prevalsa giurisprudenza dei Tribunali di commercio, che, nella pluralità dei casi, decidono in via definitiva, poco preoccupandosi del tardo e costoso rimedio della Cassazione. Furono così esauditi i voti di alcune Camere di commercio, perchè fosse invalidato il sistema di responsabilità limitata, mediante il quale le Amministrazioni di Strade ferrate « *pretendono* coi *loro* « regolamenti *particolari ed interni* di *sottrarsi* al risarci« mento di danni che è dovuto ».

Questo è l'apprezzamento che vien fatto di regolamenti emanati dal Potere esecutivo, che traggono la loro forza legislativa dagli articoli 1633 del Codice civile e 272 della legge sulle opere pubbliche, e che, se precisano le modalità e la portata del servizio assunto dalle Ferrovie, attribuiscono pure molti diritti al pubblico, il quale li fa valere con tutto rigore (1). Esautorando, senza nulla sostituirvi, simili regolamenti, non si recherebbe in definitiva un danno ancora maggiore al commercio che alle Strade ferrate? Non sarebbero anche queste poste nella necessità di risarcirsi alla loro volta, sia con rialzi di tariffe, sia con altri mezzi che nessuno può loro contestare? (2).

« Ci pare indubitato, osserva il Vidari (3), che i vettori possano, per mezzo di speciali stipulazioni, limitare la propria responsabilità, e la misura quindi della indennità dovuta per i casi di ritardo, perdita od avaria, o per altri fatti ad essi imputabili. Se al mittente non piacciono le condizioni proposte dal vettore, non contratti con lui. Se vuole invece egualmente contrattare, subisca la legge del contratto che egli liberamente accetta. Se non fosse così, ogni contratto diverrebbe impossibile, e chiunque volesse romperlo, avrebbe sempre buon giuoco in mano...

(1) Si verifica, ad ogni tratto, questo strano od altro simile dibattimento, che, dopo sancito l'art. 410, diverrebbe comune ed irremediabile: un destinatario si querela per ritardo: la Ferrovia risponde offrendo l'abbuono del porto. *Ma*, — replica l'attore, — *non conosco, nè ammetto i vostri regolamenti privati.* — Ribatte la Ferrovia: — *in qual modo risulta il ritardo allegato?* — E l'attore: *perchè fu oltrepassato il termine di resa fissato dai tali e tali articoli del citato regolamento.* Ecco quindi sempre tratto l'attore ad invocare egli stesso quel regolamento, che poco dianzi gli conveniva impugnare, ed affettava essere per lui un'incognita.

(2) Assai bene la legge svizzera ha dimostrato di comprendere la necessità di non inceppare con norme restrittive ed inalterabili l'azione delle Amministrazioni ferroviarie, poichè al paragrafo I del Regolamento generale, approvato dal Consiglio federale il 9 giugno 1876, ha dichiarato sia pienissima la obbligatorietà del regolamento per chiunque; come altresì che « modificazioni al regolamento possono farsi in ogni tempo « dalle Amministrazioni delle Ferrovie . . ., e che resta libero « alle singole Amministrazioni ferroviarie l'emanare accanto « al regolamento altre speciali norme, da valere però soltanto « per la rete loro, ecc. ». Simili provvedimenti sono poi dalla legge Svizzera subordinati all'approvazione governativa. — Per tal modo, nel mentre alle Amministrazioni di Strade ferrate vien lasciata una latitudine indispensabile, si insegna al pubblico a rispettare i loro regolamenti. — Gli è questo che pur domandano le Amministrazioni delle Ferrovie italiane.

(3) Opera citata, pag. 563, 564, 568 e seguenti, nonchè pagina 581.

« . . . Parlare di ordine pubblico e di buoni costumi, qui dove siamo in un ordine di case meramente privato, per negare al vettore, pur dentro i confini di cui abbiamo detto, il diritto di limitare la propria responsabilità, è opera vana del tutto; tanto più che lo spauracchio dell'ordine pubblico e dei buoni costumi è il solito argomento di coloro che, disperati di non poter trovare altre buone ragioni, si appigliano a quello, in mancanza di meglio. No, l'opposizione che si muove così non è seria . . . Però per essere giusti, bisogna anche riconoscere che, se di codesta condizione di fatto (il monopolio) le Amministrazioni abusarono non di rado, un trattamento giuridico, tuttavia, diverso da quello che si fa agli altri vettori, è per esse di tutta necessità e di tutta giustizia, quando si pensi ai pericoli, sempre gravi e frequenti, di trasportare con tanta celerità tanta massa di merci, ed a distanze bene spesso tanto notevoli. Come le leggi fisiche ed economiche, così anche le discipline del diritto pigliano forma e norma dal mezzo entro cui si esplicano. A questa particolare condizione di cose intendono appunto provvedere, ma con soverchia misura (1), le Amministrazioni delle Strade ferrate per mezzo di certi regolamenti, che, approvati dal Governo, sono la norma a cui esse devono informare la propria condotta, ed hanno principalmente per iscopo, o di sottrarle da certe responsabilità per i casi di ritardo, perdita od avarìa, o di limitare la indennità dovuta al mittente o al destinatario. — Or bene: codesti speciali regolamenti sono obbligatorii per chi intende valersi delle Strade ferrate? — Nello stato attuale della nostra legislazione, ciò che abbiamo detto precedentemente, a proposito dei trasporti che non si eseguono sulle Strade ferrate, ci pare applicabile anche a queste; perchè, i principii generali del diritto contrattuale, e quelli che in particolar modo si riferiscono al contratto di trasporto, non possono, per questo riguardo, andar soggetti a sostanziali modificazioni. Epperò noi diciamo che anche le Amministrazioni delle Strade ferrate, quando non le colpisca alcun speciale divieto, mentre possono, per mezzo dei regolamenti loro, limitare la propria responsabilità per quanto riguarda i fatti o le omissioni dipendenti da colpa leggiera, e la misura della indennità dovuta per ciò, non possono invece limitarla per i fatti o le omissioni dipendenti da colpa grave o dolo. — E non possiamo negar loro codesto diritto, perchè la legge civile dice appunto, come sappiamo, che quei regolamenti fanno legge fra i vettori e quelli coi quali contrattano. Ora, sebbene questa non sia che una legge contaattuale, pure chi si vale dell'opera delle Strade ferrate, implicitamente, ma necessariamente, accetta quella legge; e per ciò la deve obbedire. Nè vale lo asserire che il pubblice può anche ignorare la esistenza di siffatti regolamenti, o, per lo meno, delle principali loro disposizioni; imperocchè essi, come si diceva pur dianzi, dovendo essere approvati dall'Autorità governativa, vengono anche fatti conoscere al pubblico per certi modi speciali ed efficaci. Se, impertanto, alcuno non li conosce, ne accusi la propria ignoranza; ma non cerchi di allegar questa a propria discolpa. Senza dire, che le Amministrazioni delle Strade ferrate adoperano sempre la precauzione di richiamarsi nelle lettere di porto, nei bollettini di spedizione e negli altri atti che da loro emanano, a codesti regolamenti ed alle principali loro disposizioni. . . . . Se a ciò si fosse badato, scrittori e giurisprudenza non si sarebbero così facilmente lasciati trascinare a conclusioni repugnanti fra loro, e, quello che più importa, repugnanti bene spesso ad ogni corretta interpretazione del diritto scritto e ad ogni savia intelligenza del diritto dottrinale ».

E se dallo scrittore sin qui citato, il quale altrove si dimostra assai rigoroso verso le Strade ferrate, passiamo ad altri, pur versatissimi nella materia, quali sono fra gli altri i professori Nani e Spanna (1), troviamo ancora ampia messe per la nostra tesi. Senza però qui addentrarsi in particolari ed in una trattazione che il nostro còmpito non ci permette, ci riportiamo agli apprezzamenti esternati dai chiarissimi autori, i quali dimostrano fino all'evidenza, come le Ferrovie non si possano assimilare al vettore comune; come l'aumento di responsabilità equivalga ad aumento di tariffe, del quale i contribuenti pagherebbero le spese; come le condizioni regolamentari dei trasporti siano a un tempo patti contrattuali e non riprovati dal nostro diritto; come dannose ed inani siano le riserve, riprodotte nel progetto di Codice, di ricorso ai Tribunali, che, coll'intendimento di guarentire maggiore risarcimento di danni, si vollero inserire, a modificazione degli articoli dei regolamenti, che stabilivano norme prefinite e certe; e come infine siano frequentissimi gli esempi del sistema di indennità, limitata o prestabilita, nelle legislazioni estere, non esclusa la inglese. In fatto di indennità per ritardi, ad esempio, diremo col Nani: « . . . pur rispettando altamente l'opinione degli illustri uomini, cui è dovuto il progetto, noi non possiamo a meno di ripetere anche qui, che il sistema prescelto (2) non ci pare il migliore ».

Ora, mentre tutti i giuristi ed i legislatori, travagliandosi nella soluzione dell'arduo problema, sono ancora ben lungi dal poter dire l'ultima parola, ma tutti però già sono costretti ad arrendersi alla evidente necessità di un regime speciale per le Ferrovie, sarebbe egli tempestivo e prudente lo invalidare il diritto vigente, transitorio e sparso se vuolsi, ma che pure intanto sufficientemente provvede?

E qui non si può a meno di rammentare l'importanza di non poche disposizioni dei regolamenti d'esercizio delle Strade ferrate. Esse trattano dei viaggiatori, sovra i quali il progetto di Codice tiene un assoluto silenzio..... « Un saggio legislatore (scrive il Vidari, opera citata pag. 640) non può limitarsi a regolare soltanto i trasporti delle merci, massime trattandosi di Strade ferrate, perchè, se gli interessi del commercio e dei privati in genere sono cosa preziosa e meritevole delle più sollecite cure, infinitamente più preziose sono la vita e la incolumità delle persone (3) ». Non fu toccato siffatto argomento, perchè si disse (4): « la responsabilità di cui si tratta non ha sempre immediata connessione col contratto di trasporto: e perchè, d'altronde, le desiderate disposizioni avrebbero uno scopo che si inspira ad idee più elevate di quelle che possono entrare nel campo di una legge di diritto

---

(1) Come a questo inconveniente (se pur sussiste) si possa rimediare mediante una conveniente graduatoria delle misure d'indennità prestabilite, fu già dimostrato; d'altra parte, i regolamenti sono opera del Governo che li approva.

(1) Opere citate in nota n. 18. Vedasi anche, nel senso di una legislazione speciale per le strade ferrate, RABBENO: *I trasporti ferroviarii delle persone e delle merci.* Reggio Emilia, tip. Calderini, 1873, pag. 11.

(2) Quello di ammettere il ricorso ai Tribunali, anzichè il sistema assoluto (fuori i casi di dolo o colpa grave) dell'abbuono delle tasse di porto proporzionalmente al ritardo.

(3) E più sotto lo stesso . . . . « La incolumità personale nei viaggiatori, e di coloro che prestano l'opera propria a servizio dei vettori, offre tema di studio, non solo giuridico, ma economico e sociale. Anzi, è da quest'ultimo carattere che deriva la importanza giuridica del tema, a dire esattamente. Egli è per ciò, che tutti facilmente converranno in questa sentenza: vale a dire, che il rigore delle leggi non sarà mai soverchio nel determinare codesta responsabilità; fatali sarebbero i danni per discipline fiacche o insufficienti. — Eppure, chi lo crederebbe? molte legislazioni, assai più sollecite delle cose e delle bestie, che non degli uomini, mentre dettarono non poche norme rigorose, come si vide, per il pronto, integro e sicuro trasporto delle merci, o punto o poco pensarono al trasporto delle persone ». — Vedasi anche la prima opera del NANI: *Sulla responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie.* Torino, tip. Bona, 1874, pag. 74 e seguenti; nonchè la legge Svizzera — E. BÉDARRIDE, Vol. I, pag. 44 e seguenti. — Quanto poi sia importante che vengano altresì stabilite le guarentigie pei trasporti delle persone e come da tutti si attendesse che ad un tale bisogno provvedesse il Legislatore italiano, lo ha spiegato il cav. Giuseppe Zanella (Padova, 1870, tip. alla Minerva) in apposita memoria, contenente anche un progetto di speficate disposizioni al riguardo, e nella quale è citata la legge speciale, a tal uopo emanata in Austria il 5 marzo 1869.

(4) Verbali della Commissione.

« privato, quale è il Codice di commercio ». Ma non saprebbesi trovare appagante un tal generico e contestabile motivo, per lasciare nella legislazione una sì grande lacuna. — Trattano pure i regolamenti dei bagagli, rispetto ai quali già fu dimostrata l'importanza di esatte disposizioni, essendo anche incerta la giurisprudenza dei Tribunali. — Attribuiscono alle Amministrazioni delle Ferrovie, e ciò per motivi facilmente apprezzabili, di regolare esse sole la condizionatura esterna dei colli per l'ammissione al trasporto. — Determinano la esclusione o limitata ammessione al trasporto di certe merci, per ragioni di servizio e d'ordine pubblico; esigono per le spedizioni che si trovano in cattiva condizione, o che altrimenti presentano segni di pericoli nel trasporto, il rilascio da parte del mittente del bollettino di garanzia, ossia dichiarazione di esonero da responsabilità delle Ferrovie, senza del che queste ne ricuseno il ricevimento; e siffatto instituto ha nel diritto ferroviario una importanza tutta speciale. — Stabiliscono il sistema dell'assicurazione, in varii casi obbligatoria, come pei valori, della quale il Codice tace. — Prescrivono modalità di carico e scarico, dalle quali pur dipende essenzialmente la responsabilità del trasporto. — Statuiscono un diritto speciale pei casi di false dichiarazioni, comminando multe gravissime, onde sia tutelata la incolumità delle persone e la conservazione delle merci, e la parità di trattamento in base alle Tariffe non sia turbata a profitto della malafede. — Autorizzano un procedimento semplice ed eccezionale, come l'esercizio ferroviario lo esige, per gli oggetti rifiutati od abbandonati. Fissano norme particolari ed obbligatorie pei trasporti a domicilio, per le soste o magazzinaggi, anche in Stazioni intermedie, e per le formalità doganali che importa siano riservate ai rappresentanti delle Ferrovie presso le Dogane. — Trattano infine dell'importante argomento dei reclami per eccedenza di tasse; al quale riguardo è qui il caso di notare come i regolamenti delle tre Amministrazioni (1) dichiarassero che, « passato il termine di 6 mesi dalla data dell'eseguito trasporto, non sarà più ammessibile alcun reclamo « per eccedenza di tassa ». L'art. 118 invece, dell'attuale regolamento per le Strade ferrate dell'Alta Italia ammette che per « gli errori commessi nella tassazione dei trasporti, tanto a danno del commercio, quanto a danno « dell'Amministrazione, rimarrà sempre al danneggiato il « diritto di reclamare il rimborse dell'importo relativo ». Di questa poco ponderata modificazione, invece della quale poteva bastare un prolungamento del termine della prescrizione, gravissimi sono gli inconvenienti, stante la indefinita sospensione della liquidazione definitiva delle contabilità, ed anche l'ingombro dei locali, e le spese per la conservazione di una quantità oltre ogni credere enorme di carte e registri (2); del che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia già si è seriamente preoccupata, e dovrà anzi provocare dal Governo uno speciale provvedimento d'urgenza, perchè venga ripristinata la primitiva disposizione. Diversamente, trattandosi di ripetizione d'indebito, le azioni non sarebbero estinte che col trentennio (3), con aumento incalcolabile di confusione e di danni.

Ma qual valore potrà avere il provvedimento che l'Amministrazione dell'Alta Italia fa certo assegnamento di ottenere dal Governo, ed a che gioverebbero le prescrizioni mantenute nei Regolamenti delle Romane e Meridionali, mentre l'art. 912 del progetto, che pur saggiamente regola a brevi termini le altre prescrizioni per perdite, avarie o ritardo, non parla degli errori nella applicazione delle tariffe? Nel silenzio del Codice attuale, le Amministrazioni supplivano coi loro regolamenti: divenuto Codice il progetto, più non lo potrebbero, ed invano certamente anche invocherebbero la prima parte dell'art. 409, in caso di mancanza di riserve all'atto del ricevimento della merce.

Nè si dica che la condanna dei regolamenti non sarebbe poi assoluta, imperocchè troppo difficile, per non dire impossibile, tornerebbe nella pratica una delimitazione, e finirebbero in sostanza ad essere alterate ed ambigue persino le tariffe, le quali sono talmente connesse colle « condizioni dei trasporti », che le une e le altre reciprocamente si compenetrano.

Per tal modo diverrebbero pure impossibili una quantità di agevolezze offerte dalle Ferrovie al pubblico, e da questo assai apprezzate: quali sono, ad esempio, molte tariffe speciali connesse alla clausola di una responsabilità limitata: clausola giustissima e legale, e sempre rispettata dai Tribunali, perchè ad un servizio, reso verso minore retribuzione, ragion vuole corrisponda minore responsabilità. In altri termini, il duro regime che si vorrebbe creare a carico delle ferrovie, che sono, in fin dei conti, un pubblico servizio meritevole di ogni favore, ricadrebbe in definitiva a danno del pubblico stesso. Le Ferrovie, ad esempio, mediante recenti provvedimenti, si sono studiate di semplificare la procedura, col maggior vantaggio del commercio, nei casi d'interruzione di linee, assentendo una tariffa speciale a bassissimo prezzo, tale da coprire soltanto la spesa emergente pel trasporto, escluso pressochè ogni lucro, mediante la quale tutte le spedizioni arrestate lungo il percorso per interruzione prodotta da forza maggiore, vengono instradate senz'altro, d'ufficio, per la linea più breve. Questo è un espediente nel vero interesse del traffico: invece, pel disposto dell'art. 391 alinea, saranno sempre indispensabili disposizioni del mittente, con tutte le conseguenze di ingombri, di ritardi, di danni e di liti che l'esperienza insegna. E così all'infinito si potrebbero moltiplicare gli esempi. Ma non si può tacere peraltro la gravissima ragione di giustizia, per la quale, trattandosi di condizioni connesse a tariffe le quali formavano la base di quasi tutti gli atti di concessione delle nostre Ferrovie, lo stesso rispetto dei patti contrattuali esige ch'esse non siano tenute in non cale da chi è legislatore, concedente e contraente ad un tempo. Nessuna Società di ferrovie oserebbe certo impugnare i dettami di un Codice; ma potrebbe ugualmente il Governo negare un aumento di tariffe, e non lo adotterebbe forse egli stesso, se esercente le strade ferrate?

Rimarrebbe ora un confronto con altre legislazioni, ma non lo consente l'indole ristretta di questo scritto; d'altra parte, esso già sufficientemente emerge dal sin qui detto. Si è visto, infatti, come il sistema della indennità su base prestabilita, o quanto meno, di un diritto speciale per le Strade ferrate, abbia la prevalenza. Tacendo degli altri, sono per noi esempi autorevolissimi la Germania, il Belgio (che sta ora appunto occupandosi di sanzionare meglio la sua legislazione speciale per le Ferrovie, riformando, per ciò solo, parzialmente il suo Codice di commercio) e la grande Associazione del Verein (1); come anche in gran parte la legge svizzera, e puranco l'inglese; nonchè la stessa Francia, la quale ben si può dire che ha una vera legge apposita per l'esercizio ferroviario nel « Capitolato d'oneri normale », ed ammette largamente il sistema delle tariffe speciali (2), col patto della non responsabilità per avarie, ritardi, o altri deterioramenti, mentre poi i suoi tribunali sono unanimi nello arbitrare sempre, senz'altro, la misura del danno, riducendone assai l'importo, secondo

---

(1) Articoli 81 dell'antico Regolamento per le Ferrovie Alta Italia 26 settembre 1860; 87 per le Romane, e 88 per le Meridionali.

(2) Basti lo accennare (considerando le cose soltanto sotto questo ultimo aspetto) che negli uffici della Ragioneria-Prodotti di Torino le sole carte più indispensabili accumulate durante un quinquennio già occupano tre interi piani di un vasto caseggiato, e che, vendendole come inutili, darebbero un ricavo di circa lire ottantamila. — Cosa sarebbe in trent'anni?

(3) Vidari, pag. 637, N. 2595.

(1) Osserva questa ad appoggio della sua tesi: « La Commission chargée de l'élaboration du code de commerce allemand avait cru devoir également assimiler les chemins « de fer aux voituriers ordinaires. Ce n'est qu'au dernier « moment — à la troisième lecture de la loi — que les vives « représentations des Administrations, *appuyées de délégués « éclairés du commerce*, parvinrent à faire admettre l'impossibilité de traiter l'exploitation *d'un chemin de fer à l'égal « de l'établissement d'un simple voiturier ou de l'industrie « batelière* ».

(2) Sono sempre tariffe a prezzi considerevolmente ridotti.

le circostanze. Ci limitiamo solo pertanto a brevissimi cenni sul Codice germanico, ora adottato anche dall'Austria, e le traccie del quale furono anche seguite nella materia dal Codice ungherese (ediz. ufficiale, Budapest, 1876), che è reputato uno dei migliori.

Comparando il Codice germanico col progetto di quello italiano, subito vedesi come quello sia stato preso essenzialmente a modello: con questa unica però, ma capitale differenza, che si adottarono da noi tutte le disposizioni della legge germanica scritta pel vettore comune, e si eliminarono pressochè tutte le altre molte, saviamente poste accanto alle prime, per le ferrovie (1). Infatti, il Codice germanico, sebbene nell'art. 423 vieti in massima ogni limitazione di responsabilità, negli art. 424-430 sancisce tuttavia tali e sì gravi deroghe al principio, quanto alle Strade ferrate, che ben può dirsi costituire per queste un diritto speciale; poichè, in caso di perdita o di avarìa (art. 396), ammette bensì il risarcimento del danno emergente, ma « tenuto per base il valore mercantile della merce », e non oltre questo limite, precludendo così la via ad una infinità di maggiori pretese che si verificherebbero ad ogni passo. Sancisce il subingresso del vettore successivo a quello cedente (art. 401), ma di conformità « al contratto di trasporto con quest'ultimo ». — Eccezionalmente non esclude il reclamo per avarìa latente (articolo 408), ma vuole che abbia luogo *senza ritardo*, ed ammette (art. 428) che le Ferrovie possano pattuire la irricevibilità del reclamo dopo quattro settimane dalla resa. — Impone alle Ferrovie l'obbligo di sopperire ad ogni trasporto (art. 422), ma sol quando gli « ordinarii mezzi di trasporto della Ferrovia bastino ». — Esclude esso pure (art. 424, 427) ogni deroga di regolamento a certe norme fondamentali di legge, ma tempera assai il rigore del principio, ammettendo la pattuizione di una indennità limitata, così pel valore della merce, come pel ritardo nell'arrivo, ed ammettendo pure che quest'ultimo si possa convenire risarcito colla perdita del nolo, o di una parte di esso. — Per tal modo, esso regola convenientemente l'azione dell'esercizio ferroviario entro quell'orbita che l'interesse pubblico gli assegna. « In Italia si mira visibil- « mente (così il Vidari) a togliere efficacia in massima ai « regolamenti delle Strade ferrate... L'attuale nostro Codice « di commercio, per esempio, ne tace (delle ferrovie). La « difficoltà di parlarne convenientemente spaventò i com- « pilatori, i quali così lasciarono senza appropriata disci- « plina il maggior fatto economico e giuridico dei tempi « nostri. Alla deplorevole lacuna provvede il progetto de- « finitivo, che, pur facendo delle Strade ferrate il precipuo « argomento delle proprie disposizioni, non ebbe tuttavia « il coraggio di dichiararlo apertamente. Quindi, chi non « ispinga un po' addentro lo sguardo, e si limiti ad osser- « vare l'ordine formale tenuto nella distribuzione delle « materie del contratto di trasporto, può quasi credere an- « cora che di Strade ferrate quel progetto non si occupi « che per incidenza » (2). Questo giudizio di sì grave scrittore non è certo guari favorevole; ma pare a noi di avere dimostrato qualche cosa di più: che cioè il progetto, non solo non si occupa delle Strade ferrate che per incidenza, ma se ne occupa per demolire, senza riedificare. E nemmeno ci pare troppo avventato il dubbio che le disposizioni del progetto non siano abbastanza maturate, nonostante che il Senato del Regno vi abbia data la sua sanzione (3).

Chè anzi, nel tema che ora particolarmente ci occupa, cioè della importanza tutta speciale ed estensione del diritto ferroviario, rammentando le tre Amministrazioni, come già nel sottoporre al Governo le loro osservazioni sul più volte menzionato progetto di Convenzione di Berna, abbiano fatto plauso alla proposta della instituzione di una Commissione internazionale per l'arbitrato e definizione delle contestazioni d'ogni sorta e dei regressi fra le Amministrazioni di Strade ferrate, ed abbiano anzi suggerito che l'intervento di quella Commissione fosse per le Amministrazioni, non semplicemente facoltativo, ma obbligatorio, non possono, in questa occasione, tralasciar di consigliare analoga proposta, anche nel diritto interno.

Un Tribunale supremo o Comitato speciale per le Strade ferrate, il quale, ad esempio di quanto avviene in Inghilterra, ed è pur nelle viste del legislatore germanico, fosse investito di giurisdizione per tutte le questioni, ovvero almeno per le più gravi e di massima, fra le Amministrazioni delle Strade ferrate, ed anche eccezionalmente fra queste ed i privati, sempre quando si dibattano controversie, che per la loro specialità ed importanza, ciò consiglino, riunirebbe gli apprezzabilissimi vantaggi di accelerare la definizione delle vertenze, di ripartire fra le Amministrazioni più equamente gli oneri prodotti dai servizii cumulativi, retti da norme diverse, e di stabilire una giurisprudenza uniforme ed autorevolissima, la quale anche, più tutto, servirebbe di guida nelle riforme legislative e per dare all'ordinamento dell'esercizio ferroviario uno stabile assetto,

Non credono le Amministrazioni delle Strade ferrate di doversi addentrare in particolari su questa materia: si limitano esse a segnalare l'importanza e la pratica utilità della instituzione.

Le Amministrazioni delle Strade ferrate italiane ritengono di avere così dimostrato il fondamento delle osservazioni e degli apprezzamenti generali che hanno esternato nel principio di questo Memoriale, e soprattutto di avere provato la necessità di una legge speciale per le Strade ferrate: nel che giova loro aver consenziente uno dei giureconsulti più versati in materia di diritto ferroviario in Italia, il Nani (1), ed altri distinti giuristi.

Importa qui anzi, a quest'ultimo proposito, di notare come il sistema della legge speciale sia entrato ormai anche nelle vedute del Governo italiano, avendo il Ministero dei lavori pubblici, con recente disposizione, ordinato alle grandi Amministrazioni delle Strade ferrate italiane di nominare una Commissione onde elaborare un regolamento generale per la riforma ed unificazione di tutte le condizioni dei trasporti e, possibilmente, anche delle tariffe. Ognun vede come un regolamento siffatto, e per l'importanza della materia e per la sua estensione, assumerebbe vero carattere di legge speciale, e forse potrebbe anche poi divenirlo. Ora, mentre maturasi un tale provvedimento, e mentre pendono le deliberazioni definitive dei Governi sul progetto di legge internazionale di Berna, che merita pure la massima attenzione dei nostri legislatori, non pare tempestivo, nè prudente lo accettare il sistema che sarebbe sanzionato dal progetto di Codice di commercio.

Riassumendo quindi le loro proposte, le Amministrazioni conchiudono:

« Che per tutto quanto riflette le Strade ferrate, sia provveduto mediante una legge speciale;

« Che, se vuolsi provvedere anche a ciò nel Codice di commercio, venga elaborato un nuovo Titolo apposito, dandovi la estensione necessaria, e lasciando anche quella latitudine per altri provvedimenti, che è indispensabile per l'esercizio delle Strade ferrate;

« Che, se non credesi differire la sanzione del progetto di Codice di commercio, almeno l'art. 410 sia modificato

(1) Il progetto (art. 396 e 398) non autorizza la limitazione di responsabilità che pel trasporto di oggetti fragili, o di facile deterioramento, o fatti in modo speciale, ovvero pel calo naturale. Ma è ovvio che questa non è una concessione, già provvedendo senz'altro il diritto comune. — Il vettore può bene, in simili casi, sfidare chiunque a tenerlo responsale.

(2) Opera citata, pag. 574 e 476, Nota.

(3) Ci inducono in questa convinzione le gravissime censure sulla Relazione della Commissione senatoria (tornata 19 febbraio 1880), contenute in un elaborato scritto del Vidari, le conclusioni del quale sono talmente aspre e severe, che non si possono qui riferire. — Vedasi *La Legge*. Roma, 1880, N. 27, Parte III, pag. 193.

(1) Citato estratto dall'*Archivio giuridico*, Fascicolo I, 1876, pag. 15; nonchè della responsabilità delle Ferrovie (pure citata), pag. 68; ed inoltre, Rabbeno pure citato: *I trasporti ferroviarii delle persone e delle merci ed il riscatto governativo*. Reggio, 1876, pag. 12. — Ed atti della Commissione d'inchiesta, al titolo « Legislazione ferroviaria ». Ricordiamo da ultimo che in Germania il Governo pensa persino a creare una giurisdizione speciale per le Strade ferrate.

nel senso già proposto dalla Sotto-Commissione, o meglio così: « Le stipulazioni che escludano o limitino, nei tras« porti per ferrovie, le obbligazioni e le responsabilità sta« bilite negli articoli.... sono nulle e di nessun effetto, « salvo in quanto non sia diversamente provveduto da « leggi speciali, *o dai regolamenti che ne dipendono* ».

Le Amministrazioni delle Strade ferrate italiane, nel sottomettere al Governo tali proposte, sono unicamente guidate dall'interesse pubblico, e, confidando che le loro osservazioni giungeranno ancora in tempo per essere ascoltate dagli uomini eminenti dai quali il Paese attende la riforma della legislazione commerciale, sentono il dovere, mentre pongono termine a questo Memoriale, di esternare la loro gratitudine al Ministero dei lavori pubblici, il quale si dimostrò compreso di tutta l'importanza dell'argomento.

(Seguono le firme).

LE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ALLA ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO

NEL 1881

(Continuazione — V. N. 19).

Pompa iniettore sistema Chiazzari — Iniettore sistema Mazza. — La locomotiva a carrello mobile, costruita dalle Officine di Torino, ha due speciali apparecchi d'alimentazione, cioè la pompa iniettore del sistema Chiazzari e l'iniettore del sistema Mazza.

La *pompa iniettore* inventata dal sig. cav. ing. O. Chiazzari, Ispettore principale del Servizio del Materiale, ottenne già la medaglia d'oro all'Esposizione mondiale di Parigi nel 1878.

Lo scopo che l'inventore si propose, fu di utilizzare una parte del vapore di scappamento per riscaldar l'acqua d'alimentazione della caldaia.

Nella *pompa iniettore* non si fa il riscaldamento preventivo dell'acqua, come p. es. nell'apparato Kirschweger e simili, ma bensì l'acqua è riscaldata solo al momento in cui, entrando nel corpo di pompa, viene poi ad essere spinta in caldaia.

La pompa consta di un corpo di tromba, legato solidamente al telaio della locomotiva. Entro il corpo di tromba scorre uno stantuffo, il cui gambo è molto grosso, per cui esiste una gran differenza tra i volumi generati dalle due faccie. Infatti, quando essa va verso la chiusura del gambo, il volume generato è eguale a quello del corpo di tromba; mentre andando pel verso opposto, il volume è uguale a quello del corpo di tromba, diminuito di quello del gambo.

Al corpo di pompa fa capo un tubo d'aspirazione, pel quale giunge l'acqua del tender. Questo tubo è chiuso in vicinanza al corpo di tromba da una valvola sferica, che si apre dal basso in alto. All'estremità del corpo di tromba vi ha uno spazio di forma speciale, detto *camera di condensazione*, che è in comunicazione col tubo d'arrivo del vapore dallo scappamento. Al di sopra della camera di condensazione e chiusa con una valvola sferica, vi ha un'apertura che mette al tubo di *rifinimento e nella camera d'aria*.

La presa del vapore dallo scappamento è fatta mediante un tubo biforcato in ghisa, che ha nell'interno un partitore, acciò solo una parte del vapore vada alla pompa e l'altra abbia esito pel camino della locomotiva. Il macchinista ha alla sua portata un volantino, che comanda la valvola d'ammissione dell'acqua nella pompa.

Ecco ora come la pompa funziona. Supponiamo che il macchinista abbia aperto la valvola d'ammissione dell'acqua; lo stantuffo, andando verso la camera di condensazione, fa un vuoto dietro di sè, e richiama quindi acqua dal tender per riempiere il vuoto; nella corsa indietro, lo stantuffo aspira vapore dallo scappamento; ed in pari tempo l'acqua aspirata viene compressa, e per un'apposita valvola è costretta a passare nella camera di condensazione, ove si fa un miscuglio col vapore, che vi si condensa e riempie lo spazio grande del corpo di pompa. Di qui la ragione della differenza fra i volumi generati nelle due faccie dello stantuffo, perchè nello spazio grande, oltre l'acqua aspirata dal tender, vi ha pur quella condensata del vapore di scappamento. Ritornando lo stantuffo in avanti, spinge l'acqua riscaldata nel tubo di rifluimento, ed aspira l'acqua fredda.

Tale è il semplicissimo apparecchio, che costituisce la pompa-iniettore. Esso funziona benissimo già da parecchi anni, tanto su locomotive, come anche su macchine fisse.

Il rendimento di questa pompa in risparmio di combustibile pel calore utilizzato è del 15 0[0] almeno (1).

L'altro organo per l'alimentazione delle caldaie, di cui è munita la locomotiva col carrello, è un iniettore speciale studiato dall'ing. cav. G. Mazza, già Ispettore principale nelle Strade Ferrate dell'Alta Italia, ed ora ingegnere Capo del Materiale e Trazione nelle Ferro-Carriles do Asturias-Galicia y Leon in Spagna.

L'ingegnere Mazza da parecchi anni si occupò del modo di utilizzare il vapore di scappamento per aumentare la temperatura dell'acqua da introdursi in caldaia. Egli propose dapprima una combinazione del sistema Kirschweger con un iniettore speciale, che, a differenza dei soliti di Friedmann, Schau, Dixon, ecc. ecc., potesse aspirar l'acqua anche quando nell'iniettore il miscuglio col vapore avesse raggiunto la temperatura di 100°. Tal sistema, esposto a Parigi nel 1878, ebbe la medaglia di bronzo. Però l'applicazione riesciva alquanto complicata e troppo costosa, quindi aveva meno probabilità di essere estesa su vasta scala. Pensò quindi di semplificare la cosa e far a meno di tutto quanto aveva attinenza coll'apparato del Kirschweger. Egli applica alle locomotive un iniettore, che apparentemente poco si scosta da quelli ordinarii, ma che, pur utilizzando in parte il vapore che esce dai cilindri, ottiene per l'acqua d'alimentazione una temperatura abbastanza elevata, e quindi un'economia notevole nel combustibile.

L'iniettore, qual'è applicato alla locomotiva col carrello, ha un tubo di presa del vapore dalle caldaie, precisamente come per gli iniettori ordinarii.

Questo vapore passa dapprima per un cono convergente, che penetra nella camera ove si introduce l'acqua dal tender. Nella stessa camera fa capo un tubo, il quale la mette in comunicazione collo scappamento. L'apertura di questo tubo può essere regolata o chiusa anche del tutto da un apposito robinetto e da una valvola a fungo. Verso la parte anteriore della *camera*, che denomineremo di *condensazione*, trovansi tre serie concentriche di coni, detti anch'essi *coni di condensazione*.

Dal primo cono convergente il vapore passa, misto all'acqua d'alimentazione, in altro cono pur convergente, e che, mediante un eccentrico, può essere avvicinato più o meno al primo, col quale ha in comune l'asse.

In prolungamento poi al secondo cono, e disposto coll'asse sul prolungamento di quello degli altri due, vi ha un cono, che per la prima parte è convergente e che in seguito si fa divergente. Tanto l'estremità acuminata del secondo cono convergente, come la prima parte del cono divergente, sono tagliate da fenditure disposte secondo generatrici dei coni.

L'iniettore è poi munito di due *trop-plein*, dei quali uno a valvola libera, e l'altro a valvola sovraccaricata. Ecco ora come adoperasi l'iniettore: si apre la valvola d'introduzione del vapore dalla caldaia; indi, aperta la comunicazione col tender, si regola la quantità dell'acqua, avvicinando od allontanando il secondo cono convergente dal primo mediante l'apposito eccentrico, che è alla portata del macchinista.

L'iniettore è di quelli che denominansi a *lunga vita*, perchè può funzionare senza che si perda molto tempo a regolare l'introduzione dell'acqua, anche quando la pressione del vapore in caldaia discenda da 9 a 5 atmosfere.

Esso quindi si mette d'ordinario in azione al solo aprir del robinetto del vapore. Le fenditure, che abbiamo notato

---

(1) Essa ha poi il vantaggio di conservar meglio la caldaia, perchè l'alimentazione si fa con acqua calda.

nel secondo e terzo cono, sono necessarie onde impedire l'ingorgo all'entrata del terzo cono. Esse pure contribuiscono a render facile e pronta l'azione dell'iniettore. L'iniettore può alimentare con acqua alle temperature di 60° e 65° centigradi; e siccome il miscuglio col vapore della caldaia potrebbe raggiungere la temp ratura di 100° ed anche oltrepassarla, ne viene che colla valvola ordinaria del *trop-plein* si avrebbe uno sperdimento del miscuglio nell'atmosfera In tal caso si chiude il *trop-plein* ordinario, e si fa funzionare quello a molla, regolandone la tensione per modo che la valvola non possa sollevarsi che sotto una pressione di un'atmosfera circa.

In queste condizioni di cose, il nuovo iniettore funziona perfettamente e meglio che qualunque altro iniettore ordinario, e l'alimentazione, in grazia della valvola sovraccaricata, si fa più sicura anche con acqua ad alta temperatura. L'iniettore può però funzionare anche come condensatore. Perciò, messo in azione come pel caso ordinario, si apre il robinetto, che mette in comunicazione la *camera di condensazione* col tubo di scappamento. Il vuoto che fa l'iniettore nella camera di condensazione aspira una parte del vapore di scappamento. L'acqua poi sgorgando per una sottile sezione annulare offre una estesa superficie di contatto al vapore di scappamento.

Per l'effetto del vuoto prodotto dalla condensazione, l'acqua ed il vapore dello scappamento affluiscono all'apparecchio con molta velocità, per modo che il miscuglio prende coll'iniettore una considerevole forza viva, e la portata aumentasi del 20 0[0] su quella che si ha quando l'iniettore funziona nel modo ordinario.

Da esperienze fatte in Parigi dal Fland risulta che l'aumento di temperatura ottenuto per l'acqua, pel solo fatto dell'ammissione del vapore di scappamento, è di 30° circa, e che il benefizio in combustibile potrebbe valutarsi almeno al 5 e 6 0[0].

Da quanto sopra si è detto risulta che col nuovo iniettore Mazza si avrebbero i seguenti vantaggi:

Poca difficoltà nell'applicazione, bastando l'aggiunta di un tubo che va dall'iniettore allo scappamento;

Facilità e sicurezza nel funzionamento;

Lunga vita, cioè non necessario il regolare l'apparecchio al variar della pressione in caldaia;

Possibilità di alimentare con sicurezza fino alla temperatura di 65° centigradi;

Diminuzione della quantità di vapore presa direttamente dalla caldaia per far funzionare l'apparecchio;

Economia del 5 al 6 0[0] sul combustibile, per effetto del riscaldamento dell'acqua a spese del vapore di scappamento;

Alimentazione fatta con acqua calda, e quindi un benefizio per la bnona conservazione della caldaia.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Marzo 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di marzo, confrontati con quelli del marzo 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di marzo 1881 ascese a lire 14,036,533 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,768,913
Bagagli	»	266,839
Merci a grande velocità	»	1,374,943
Id. a piccola velocità	»	6,579,407
Prodotti diversi	»	46,431
Totale	L.	14,036,533

(*) V. *Monitore*, N. 17 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	7,885,087	L.	8,199,806
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,294,040	»	1,366,671
» Romane	»	2,562,278	»	2,548,916
» Meridionali	»	1,926,712	»	1,837,236
» Venete	»	81,110	»	83,769
» Sarde	»	106,574	»	84,990
Ferrovia Torino-Lanzo	»	39,828	»	37,434
» Torino-Rivoli	»	11,028	»	10,922
» Settimo-Rivarolo	»	10,856	»	11,533
» Milano-Saronno-Erba	»	49,690	»	50,809
» Conegliano-Vittorio	»	7,584	»	7,407
» Sicula Occidentale	»	61,746	»	—
Totale	L.	14,036,533	L.	14,239,493

Si ebbe dunque nel marzo 1881 una diminuzione di lire 202,960 in confronto del 1880 — Diminuirono specialmente le Ferrovie dello Stato di L. 314,719, le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di L. 72,631, le Venete di L. 2,659, la Milano-Saronno-Erba di L. 1,119. — Aumentarono invece: le Meridionali di L. 89,476, le Romane di L. 13,362, e le Sarde di L. 21,584; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 61,746 sulla linea Sicula Occidentale, che a quell'epoca non era ancora aperta.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto marzo 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	22,361,339	L.	21,260,631
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	3,689,954	»	3,524,029
» Romane	»	7,284,804	»	6,780,746
» Meridionali	»	5,536,498	»	4,972,126
» Venete	»	225,066	»	232,229
» Sarde	»	286,491	»	240,630
Ferrovia Torino-Lanzo	»	98,204	»	95,677
» Torino-Rivoli	»	28,342	»	28,516
» Settimo-Rivarolo	»	30,819	»	30,156
» Milano-Saronno-Erba	»	135,488	»	122,157
» Conegliano-Vittorio	»	20,619	»	19,794
» Sicula Occidentale	»	170,559	»	—
Totale	L.	39,868,183	L.	37,306,691

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1881 un aumento di L. 2,561,492, in confronto del 1° trimestre 1880 — Aumentarono specialmente: le Ferrovie dello Stato di L. 1,100,708, le Meridionali di L. 564,372, le Romane di L. 504,058, le Ferrovie sociali esercìte dallo Stato di L. 165,952, e le Sarde di L. 45,861; non potendosi contare l'aumento di L. 170,559 sulla Sicula Occidenatle, perchè a quell'epoca non era ancora aperta all'esercizio. — Diminuirono invece: le Venete di L. 7,163, e la Torino-Rivoli di L. 174. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio era nel marzo 1881 di chilom. 8849, mentre nel marzo 1880 era di soli chilom. 8430, essendosi nel marzo 1881 aggiunti ai chilom. 8807 del mese precedente altri chilom. 20 pel tronco Partinico-Castellammare del Golfo (della Sicula Occidentale) e chil. 22 pel tronco Monti-Terranova (delle Sarde) — La lunghezza media poi nel marzo 1881 ascendeva a chil. 8733, mentre nel marzo 1880 era di soli chil. 8354. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di marzo 1881, confrontato con quello del marzo 1880, fu il seguente:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato	L. 2,020	L.	2,167
» di diverse Società esercite dallo Stato	» 1,384	»	1,467
» Romane	» 1,523	»	1,515
» Meridionali	» 1,328	»	1,267
» Venete	» 592	»	611
» Sarde	» 281	»	367
Ferrovia Torino-Lanzo	» 1,244	»	1,169
» Torino-Rivoli	» 919	»	910
» Settimo-Rivarolo	» 472	»	501
» Milano-Saronno-Erba .	» 801	»	846
» Conegliano-Vittorio . .	» 689	»	673
» Sicula Occidentale . . .	» 441	»	—
Media complessiva	L. 1,601	L.	1,704

Si ebbe dunque nel marzo 1881 una diminuzione media totale di L. 103, in confronto del marzo 1880 — Diminuirono specialmente: le Ferrovie dello Stato di L. 147, le Ferrovie sociali esercite dallo Stato di L. 83, le Sarde di L. 86. — Aumentarono invece: la Torino-Lanzo di L. 75, e le Meridionali di L. 61.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 31 marzo 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880. presenta le cifre seguenti:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato	L. 5,746	L.	5,623
» di diverse Società esercite dallo Stato	» 3,946	»	3,769
» Romane	» 4,331	»	4,031
» Meridionali	» 3,818	»	3,429
» Venete.	» 1,642	»	1,695
» Sarde	» 772	»	1,041
Ferrovia Torino-Lanzo	» 3,068	»	2,989
» Torino-Rivoli	» 2,361	»	2,376
» Settimo-Rivarolo	» 1,339	»	1,311
» Milano-Saronno-Erba . .	» 2,185	»	2,036
» Conegliano-Vittorio . . .	» 1,874	»	1,799
» Sicula Occidentale . . .	» 1,342	»	—
Media complessiva	L. 4,565	L.	4,465

Si ebbe dunque nel 1° bimestre 1881 un totale aumento medio chilometrico di L. 100. — Aumentarono specialmente: le Meridionali di L. 389, le Romane di L. 300, le Ferrovie sociali esercite dallo Stato di L. 177, la Milano-Saronno-Erba di L. 149, e le Ferrovie dello Stato di L. 123. — Diminuirono invece: le Sarde di L. 269, e le Venete di L. 53. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del marzo 1881 ascese a L. 6,285, cioè con una diminuzione di L. 1,703 in confronto del marzo 1880; ed il prodotto totale dal 1° trimestre 1881 ascese a L. 20,273, cioè con un aumento di L. 1,111 in confronto del 1° trimestre 1880

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ferve il lavoro alla galleria della Combetta per riparare i guasti recati dalla frana del 9-10 corr., sulla quale abbiamo già dato i primi ragguagli nel nostro numero precedente.

Dopo superate molte difficoltà per isgombrare i massi pericolosi, venne aperta attraverso la frana una comoda strada, che sviluppandosi a mezza costa, esternamente alla montagna in cui è scavata la galleria della Combetta, permise di riattivare sino da ieri mattina (17) la maggior parte dei treni viaggiatori, con semplice trasbordo a piedi per la tratta di circa m. 300.

Il personale tutto, sotto la direzione dell'ing. capo-divisione cav Bozzi, il quale rimane costantemente sopra luogo, dà prova di rara intelligenza e d'insuperabile attività. Nè valse a scoraggiarlo uno scoscendimento improvviso, ch'ebbe a lamentarsi nel giorno 11, mentre si stava scaricando una parte dei massi franati: scoscendimento nel quale rimasero travolti ben 5 operaj, uno dei quali si fratturò la gamba destra, e gli altri riportarono alcune contusioni.

Ora si continua a lavorare alacremente giorno e notte per aprire il passaggio dei treni attraverso la stessa frana, mediante una robusta galleria in legname. Questo lavoro, alla cui esecuzione si oppongono gravissime difficoltà, come si può facilmente comprendere, si fa ogni sforzo per ultimarlo al più presto, ma prevedesi non richiederà meno di una ventina di giorni.

Quanto alle disposizioni del servizio provvisorio per le merci, rimandiamo i nostri lettori alla rubrica *Notizie ferroviarie italiane*.

Il 31 corr., come annunciammo, avrà luogo in Firenze l'assemblea straordinaria degli azionisti delle Ferrovie Meridionali per approvare la nuova Convenzione testè stipulata col Governo, a modificazione delle precedenti finora in vigore.

Nel nostro numero del 4 corr. abbiamo già pubblicato alcuni cenni sommarii sulle principali disposizioni della detta Convenzione; ora siamo in grado di aggiungere più ampii ragguagli su quelle disposizioni, che si riassumono come segue:

Modificazione delle modalità di costruzione della linea Termoli-Campobasso-Benevento e del tronco Aquila-Rieti, già concesse con la legge 14 maggio 1865.

Concessione del tronco Rieti-Terni, complemento della linea Pescara-Aquila-Rieti.

Impegno, per parte della Società, di costruire la nuova Stazione di Taranto e la nuova Stazione di Pescara, nonchè le fermate alla foce del Vomano ed a Montenero sulla linea Adriatica.

Modificazione della scala mobile, nel senso che, mantenuta nella misura stabilita dalla legge 14 maggio 1865 la ripartizione dei prodotti fra Governo e Società fino a L. 15,000 al chilometro, il maggior prodotto sia diviso nella ragione del 40 per cento al Governo e del 60 per cento alla Società.

Impegno, per parte della Società, di provvedere entro un anno 20 locomotive e 500 carri assortiti, e di fare in seguito le provviste di materiale mobile di ogni specie necessario per corrispondere in ogni tempo alle esigenze del servizio.

Qualora il Governo si determini a riscattare gli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, la Società ne assumerà l'esercizio.

Riservata al Governo sino a tutto giugno 1883 la facoltà di riscattare le Ferrovie Meridionali, alle condizioni della Convenzione 15 febbraio 1876, ovvero di quella del 20 settembre 1877.

La nuova Convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1881, ma non s'intenderà definitiva e valida se non dopo che sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti ed approvata per legge.

Da una distinta gentilmente comunicataci circa gli attentati contro la sicurezza dei treni sulle ferrovie dell'Alta Italia, commessi nel 1° trimestre 1881, rileviamo che gli attentati medesimi ammontarono a 11, cioè 4 in gennaio, 5 in febbraio, e 2 in marzo, tutti consistenti in sassi lanciati contro i treni in corsa o collocati sulle rotaie. Però le conseguenze si limitarono alla rottura di qualche vetro ed al traforamento di una parete ad una vettura di 3ª classe.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha aperta la gara per la fornitura di 18 mila tonn. di carbone grosso e 18 mila di minuto inglese, destinato metà al porto di Genova e metà a quello di Savona — Il termine utile per la presentazione delle offerte scade il 28 and. Il dissuggellamento avrà luogo il 30 successivo.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha accolta favorevolmente, però solo in massima, la istanza della Società cooperativa ferroviaria di Torino per estendere i beneficii dell'Associazione al personale lungo le linee. Su tale istanza il Consiglio medesimo ha chiesto frattanto maggiori informazioni e schiarimenti.

><

Il suddetto Consiglio ha autorizzata la Ragioneria centrale a conteggiare le tasse sui trasporti di cascami di unghie, in base a centesimi 4 per tonnellata-chilometro, senza tener conto dei vagoni adoperati.

><

Il Consiglio medesimo ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, per le definitive sue deliberazioni, il nuovo regolamento pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti.

><

Ci scrivono da Firenze:

La Società delle Strade ferrate Meridionali, esercente le Calabro-Sicule, ha fatto compilare i progetti particolareggiati delle opere ancora occorrenti per l'impianto delle nuove officine calabresi presso la Stazione di Taranto.

La spesa complessiva per tali opere risulterebbe di L. 550,000. Per ora però la Società aprirebbe l'appalto per le sole opere murarie e pei movimenti di terra, il cui importo sarebbe preventivato in lire 300,000; alle altre opere si provvederebbe in seguito — Il progetto preindicato trovasi ora all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

La Società suddetta ha presentato pure all'approvazione del Ministero il progetto dei lavori da eseguirsi per l'ampliamento della Stazione di San Basilio di Pisticci, lungo la linea Taranto-Reggio. L'importo preventivato per questi lavori rileva a L. 33,500.

><

La Società stessa ha già appaltato la costruzione della linea Aquila-Rieti fino alla Stazione di Rocca di Corno, ed ha preso tutte le disposizioni per l'intraprendimento dei lavori nel tronco successivo, affine di porvi mano appena venga dal Ministero approvata la variante proposta dal chilometro 136 al chilometro 141, tra la fermata di Vigliano ed il torrente Fossato: variante richiesta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per allargare l'orizzontale proposta per la detta fermata di Vigliano.

><

In seguito all'approvazione della nuova località per la Stazione di Guglionesi e Porto Cannone, la prelodata Società ha fatto riprendere i lavori interrotti fra i chilometri 8 ed 11 della linea da Termoli a Campobasso.

><

Veniamo informati che la Società delle Strade ferrate Romane ha compiuto il progetto di appalto per le opere di terra e muratura occorrenti alla formazione del corpo stradale della prima parte del tronco di allacciamento fra la Stazione centrale ed il porto di Napoli. La lunghezza di questa prima parte è di m. 2,550, a partire dalla Stazione, e l'importo dei lavori è preventivato in L. 325,000. Tale progetto, sottoposto immediatamente dal Ministero al Consiglio superiore, fu da questo approvato in seduta del 14 corrente, come riferiamo più sotto.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha espresso il parere che possa essere approvato e servire di base ad un'asta regolare il progetto di appalto del tronco di ferrovia dalla Marina di Catanzaro alla città, nella linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi. — La lunghezza di questo tronco è di m. 8,700, ed il relativo importo di L. 1,430,000, delle quali a base d'asta L. 896,315, ed il resto a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, armamento ed imprevisti.

><

Dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio è stato firmato il decreto, che approva le modificazioni da introdursi nelle disposizioni che regolano le anticipazioni di spese sulle spedizioni di merci effettuate per ferrovia — Colla nuova disposizione vengono abrogati gli articoli 98, 103 e 122 dei Regolamenti-tariffe, rispettivamente in vigore sulle Strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, e vi è sostituito un articolo uniforme per tutte le dette ferrovie. In conformità alle disposizioni del nuovo articolo, le Amministrazioni ferroviarie pagheranno ai mittenti le spese anticipate di cui possono essere gravate le merci al momento della consegna, salvo il rimborso per parte dei destinatarii.

Le spese anticipate saranno soggette ad una provvisione dell'1 0/0, calcolato di 10 in 10 lire.

><

Dagli Ufficii governativi incaricati degli studii definitivi delle nuove ferrovie complementari del Regno furono presentati al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti di appalto per la linea Parma-Spezia:

a) Tronco Fornovo-Strabei — lunghezza m. 6,250; importo di progetto L. 3,000,000; importo di appalto L. 2,724,000;

b) Tronco Caprigliola-Grotto — lunghezza m. 10,300; importo di progetto L. 4,825,000; importo di appalto L. 4,075,000.

Dei tronchi preindicati daremo nel prossimo numero le consuete informazioni tecniche.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879:

10 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Loreo-Cavanella d'Adige, della linea Adria-Chioggia — L'appalto è rimasto deserto.

12 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Galleria dei Ceracci ed accessi, della linea Lucca-Viareggio — L'appalto fu deliberato provvisoriamente per L. 1,225,658.09, ossia col ribasso del 3.75 0[0 sulla somma di appalto, al signor Balestri Olinto — I fatali scadono il giorno 17 del corrente mese.

14 *maggio* — Fatali per l'appalto del tronco Laveno-Fornaci di Caldè, della linea Novara-Pino — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente deliberato al signor Nelli Ferdinando (deliberatario provvisorio) per la somma di L. 4,007,418.94, ossia col ribasso del 4.17 0[0 sulla somma di appalto.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 9 al 14 maggio 1881 in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del 2° tronco, dal chilometro 8 + 900 al chilometro 20, della ferrovia Siracusa-Licata;

Un progetto di appalto per la costruzione del primo tronco della ferrovia in diramazione dalla Stazione centrale al porto di Napoli;

Un progetto per la costruzione del tronco Massa Lombarda-Lugo, nella diramazione da Lavezzola a Lugo della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini:

Un progetto per la costruzione del quarto tronco dalla Stazione di San Giuliano a quella di Campobasso, della ferrovia Benevento-Campobasso;

Un progetto per l'impianto di nuovi binarii per le merci e pei treni viaggiatori nella Stazione centrale di Roma;

Un progetto per lavori di consolidamento a varie opere d'arte lungo il tronco Catania-Villarosa, della ferrovia Catania-Licata.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane, oltre la trattazione di alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva nell'adunanza del 12 corrente le seguenti deliberazioni:

1° Convocava l'adunanza generale ordinaria pel 27 giugno prossimo, e ne stabiliva il programma, consistente nell'approvazione del bilancio consuntivo 1880, nella nomina di un consigliere definitivo in rimpiazzo del defunto marchese Pepoli, e nella nomina dei sindaci revisori del bilancio dell'esercizio corrente.

2° Approvava i seguenti lavori:

a) La costruzione di 4 nuove carrozze, con due compartimenti di 1ª classe ed uno con letto;

b) L'impianto del terzo binario nelle Stazioni di Montorto, Stimigliano e Borghetto;

c) I lavori di rinforzo al ponte sul Topino (linea Foligno-Falconara);

d) L'ampliamento del piazzale e la ricostruzione del piano caricatore a Castagneto;

e) La sistemazione e l'ampliamento del piazzale alla Stazione di Incisa;

f) I lavori di difesa nel fiume Tevere fra i chilom. 71 e 72, della linea Roma-Orte;

g) La selciatura di parte del piazzale esterno dal lato delle partenze alla Stazione di Roma.

3° Approvava l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, cioè: olio d'oliva, stoppa, canapa pettinata, abete di Moscovia, e ghiaia.

><

Ecco le informazioni che abbiamo promesso nel nostro numero precedente intorno ai progetti dei tronchi delle nuove ferrovie complementari Auletta-Polla, della linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano, e dal chilom. 19 + 800 a Noto, della linea da Siracusa a Licata.

1. *Tronco Auletta-Polla.* — Ha la lunghezza di metri 9,364.50, e l'importo totale dei lavori relativi è preventivato in L. 5,560,300, delle quali L. 5,333,000, rappresentano l'ammontare dei lavori da appaltarsi, e L. 227,300 la somma a disposizione dell'Amministrazione per le espropriazioni e pei lavori imprevisti.

L'andamento planimetrico è costituito da m. 4,047.27 di rettifili, e da m. 5,317.23 di curve, il cui raggio minimo è limitato a m. 300. — L'andamento altimetrico è ripartito come segue: orizzontali m. 2,666.50, pendenze m. 6,698; la pendenza massima è quella del 25 p. 0[00. — Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuità delle comunicazioni sulla ferrovia, sono preventivati N. 24 manufatti, dei quali 20 con luce minore di 5 metri, e 4 di luce maggiore. Inoltre sono da eseguire le seguenti opere: una galleria, della lunghezza di m. 610; 5 case cantoniere doppie e 5 semplici; 2 garette; 3 passaggi a livello, ed una Stazione per l'abitato di Polla.

2° *Tronco dal chilom.* 19 + 800 *a Noto.* — L'importo dei lavori da appaltarsi per questo tronco, della lunghezza di m. 11,429.37, è previsto in L. 874,200. Per le espropriazioni, l'armamento e lavori imprevisti è messa a disposizione dell'Amministrazione la somma di L. 512,800, per cui l'importo totale del tronco risulta di L. 1,387,000.

Tra le opere da eseguire figurano: due Stazioni coi relativi fabbricati, una per Avola e l'altra per Noto; 9 case cantoniere doppie; 6 garette, 20 passaggi a livello, e N. 64 manufatti, dei quali uno solo supera i 10 metri di luce, gli altri tutti hanno meno di 6 metri. Per quanto riflette l'altimetria, il tronco è suddiviso come segue: orizzontali m. 4,129.37, ascese m. 4800, discese m. 2500; la pendenza massima è dell'8 per mille. Per la planimetria, è ripartito in m. 6114,35 di rettifili, ed in m. 5,315.02 di tratti in curva, il cui raggio minimo è di m. 350.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso, in data del 13 corr., da cui omettiamo la parte che riguarda i viaggiatori, essendovisi provveduto come si è accennato nelle *Informazioni:*

Stante l'ingombro portato nelle Stazioni di Chiomonte e Salbertrand dal servizio di trasbordo di viaggiatori e bagagli, di cui nell'Avviso dell'11 corrente, e stante pure l'insufficienza assoluta delle Stazioni stesse per un eccezionale servizio di merci, l'Amministrazione trovasi costretta a sospendere momentaneamente l'accettazione di qualsiasi merce a Grande e Piccola Velocità, destinata oltre Bussoleno nella direzione di Modane ed oltre Oulx nella direzione opposta...

I mittenti saranno in facoltà di avviare i trasporti per la *Via di Ventimiglia*, mediante analoga domanda sui documenti.

Ai trasporti transitanti per la Francia, eccezionalmente istradati *Via Ventimiglia*, saranno applicati, per il percorso italiano, i prezzi a tariffa generale del servizio Italo-Francese per la via stessa; e per il percorso francese, i prezzi da Modane-Transito ai porti di mare o punti di frontiera

portati dalle tariffe 201 G. V. e 401 P. V. A tutti gli altri trasporti si applicheranno invece le tariffe generali e speciali stabilite pel servizio diretto via Ventimiglia.

Nello stesso modo saranno tassati i trasporti in provenienza o transito di Francia per l'Italia.

NB. — La Stazione di Susa, cui gli speditori che dispongono di mezzi propri possono con maggior convenienza indirizzare le merci, continua ad essere ammessa a tutti i servizii e trasporti senza eccezione.

— La suddetta Direzione ha pubblicato pure in data del 15:

In continuazione dell'Avviso delli 13 corrente, si informa il pubblico che, d'accordo coll'Amministrazione delle Finanze, e nell'intento di favorire coloro che per i trasporti da e per la Francia intendessero servirsi dell'antica via del Moncenisio, col giorno 17 *pure del corrente mese* sarà attivata un'Agenzia doganale ferroviaria nella Stazione di *Susa*, la quale Agenzia provvederà per le operazioni doganali occorrenti.

Detta Agenzia funzionerà per tutta la durata dell'interruzione dei trasporti di merci fra *Bussoleno* e *Oulx*, sulla linea *Torino-Modane.*

Le tasse per le operazioni che si eseguiranno dall'Agenzia ferroviaria di *Susa* saranno quelle vigenti per l'Agenzia di *Modane.*

È fatta viva raccomandazione a tutti coloro che indirizzeranno le loao merci all'Agenzia ridetta, di attenersi rigorosamente alle prescrizioni doganali, onde non succedano inconvenienti, che potrebbero aver per conseguenza la soppressione della concessione di cui si tratta.

— La stessa Direzione ha pubblicato in data del 12:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, s'informa il pubblico che, a datare dal 17 *maggio corrente*, verrà soppressa la fermata dei treni locali a *Marcarolo*, sulla linea Genova-Pisa, ed il servizio dei treni stessi, ora limitato fra *Genova P. B.* e *Nervi*, sarà prolungato fino a *Camogli*, con fermata, oltrecchè nelle Stazioni di *Bogliasco*, *Pieve di Sori* e *Sori*, anche nelle località di *Pontetto*, *Mulinetti* e *Priario.*

Collo stesso giorno 17 si attiverà pure un servizio di treni locali sulla linea Santhià-Biella. Questi treni si fermeranno in tutte le Stazioni della linea stessa, nonchè nelle località di *Magnonevolo* e *Gaglianico.*

Le corse dei nuovi treni di cui sopra saranno regolate come dai relativi *Quadri-Orario*, pubblicati nell'Avviso del 10 corrente, indicanti altresì i prezzi dei biglietti.

Nelle nuove fermate, la distribuzione ed il ritiro dei biglietti sono affidati ai rispettivi guardiani. Il pagamento del biglietto sarà invece fatto a mani del personale dei treni, e si pregano perciò i viaggiatori di tener pronto e contato il danaro occorrente.

I portatori di biglietti di andata e ritorno per le Stazioni delle linee Genova-Pisa e Santhià-Biella, che viaggiassero coi treni locali, avranno facoltà di discendere alla fermata che precede la Stazione di destinazione indicata sul biglietto acquistato, e di far ritorno ripartendo dalla stessa fermata.

Bagagli e Merci a Grande Velocità. — L'accettazione dei bagagli da trasportarsi coi treni locali della linea Genova-Pisa è limitata: a *Genova P. B.* e *Nervi* pei treni I e II; a *Genova P. B.* e *Camogli* per tutti gli altri treni.

L'accettazione però non avrà luogo per le fermate, e sarà ristretta al quantitativo che di volta in volta potrà essere contenuto nel compartimento a ciò destinato. I colli eccedenti saranno spediti col treno successivo. Il trasporto delle merci non è ammesso coi detti treni.

Sulla linea di Santhià-Biella saranno invece, e fino a nuovo avviso, accettati coi treni locali bagagli e merci a Grande Velocità fino alla concorrenza del peso trasportabile con ognuno dei ridetti treni. Quest'accettazione avrà luogo da e per tutte le Stazioni della linea, eccettuate le fermate di *Magnonevolo* e *Gaglianico.*

Ferrovia Foggia-Manfredonia. — I simultanei incanti tenutisi il 7 maggio corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antim di sabato 28 stesso mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Foggia, simultaneamente ad una seconda asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Foggia-Manfredonia, in provincia di Foggia, della lunghezza di m. 35,516 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso) per la presunta somma di L. 1,597,081.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, e quella definitiva in L. 130,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — La Direzione generale delle Ferrovie Romane, per impedire gli inconvenienti derivanti dall'anticipato avviso dei treni nelle Stazioni, dava testè le seguenti disposizioni:

« Le Stazioni intermedie, dalle quali un treno passa senza fermarsi, dovranno, 15 minuti prima dell'ora stabilita dall'orario di servizio per il passaggio del treno stesso, esporre il segnale rosso e mantenerlo fino a due minuti prima di tale ora ».

In questo modo, dice il reggente la Direzione generale delle Ferrovie anzidette, il treno di passaggio, che per avventura si trovasse in anticipazione, si fermerà al segnale prescritto, ed il Capo-Stazione non lo farà partire che all'ora regolarmentare.

Soggiunge che è imprescindibile dovere dei conduttori, dei Capi-Stazione, e del personale di vigilanza della linea di riferire sempre sulle anticipazioni dei treni in corsa ed in arrivo nelle Stazioni; ed in caso d'inadempimento, saranno prese a loro carico le più severe misure.

Ferrovie Sarde. — Il 9 corr. è giunta in Roma da Sassari, per la via di Terranova, una Commissione composta di deputati provinciali e di consiglieri comunali, per trattare con l'on. Ministro dei lavori pubblici la questione dell'orario delle Ferrovie Sarde, in relazione con la corsa ordinaria dei piroscafi postali, che da qui a poco è da sperare sia fatta giornaliera, tra Civitavecchia e Terranova.

La Commissione è composta dei signori avvocati Michele Abozzi, Diego Brusco e del cav. Costantino Casella, ai quali sono stati ufficialmente aggiunti i deputati ed i senatori della provincia di Sassari.

Ferrovie venete complementari. — La *Gazz. di Venezia*, dell'11 corr., dice che furono diramate ai consiglieri provinciali le Relazioni della maggioranza e della minoranza della Commissione ferroviaria provinciale, sulle quali è chiamato a deliberare il Consiglio in una prossima seduta.

La maggioranza conclude: 1. perchè Venezia sia costituita testa di linea della ferrovia della Pontebba, facendo il ponte sulla laguna verso Mazzorbo; 2. perchè sia iniziata la ferrovia adriaco-tiberina, mediante un tronco di ferrovia che dalla testata dell'attuale ponte presso Mestre, prosegua direttamente per Cavarzere ed Adria; 3. per la costruzione del tronco Mestre-Camposampiero; e 4. perchè il Consiglio si riservi di deliberare sui mezzi per la più pronta costruzione della ferrovia della Pontebba, appena siasi ottenuto che Venezia diventi testa di quella linea.

La Relazione della minoranza conclude: 1. perchè si convenga colla Provincia di Udine per il suo concorso ad un quarto della spesa per la linea Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Gemona; 2. perchè si chieda al Governo la costruzione di quella linea, anche assumendo a carico della Provincia di Venezia i due terzi del contributo; 3. perchè si perfezionino gli studi per la più sollecita costruzione della ferrovia Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona, nonchè per la costruzione di eventuali linee di abbreviamento al valico della Pontebba, e di completamento della rete ferroviaria del Veneto.

Non mancheremo di rendere conto a suo tempo delle deliberazioni del Consiglio.

Ferrovie venete interprovinciali. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, nell'adunanza straordinaria indetta per ieri (17) era invitato a deliberare anche sui due oggetti seguenti:

Comunicazione delle risoluzioni dell'Assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale per il riscatto da parte dello Stato delle strade ferrate Padova-Bassano e Treviso-Vicenza — e relative deliberazioni.

Comunicazioni del Comitato della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio pel riscatto anche di questa linea — e relative deliberazioni.

Ferrovia Schio-Piovene-Arsiero. — Scrivono da Schio, 15, al *Giornale di Vicenza*:

Questa mattina ebbe luogo la riunione dei primi soscrittori per la Società da costituirsi per la ferrovia Schio-Piovene-Arsiero, di conformità al programma 4 andante.

I presenti furono in numero di 26, rappresentanti un capitale sottoscritto di circa 150 mila lire.

Dopo alcune parole dell'acclamato presidente cav. Pietro Riboli ed una diligente esposizione del cav. Francesco Rossi sull'origine e sullo sviluppo del progetto, e scambiate alcune idee fra il sen. Rossi, il sig. Castellani ed il sig. Riboli, sopra mozione del primo, si addivenne concordemente alla votazione del seguente ordine del giorno:

« L'assemblea dei primi adesionisti alla Società per la costruzione ed esercizio della ferrovia economica Schio-Piovene-Arsiero delibera di avvalorare, presso il Consiglio della Provincia, la domanda presentata dal Comitato promotore della detta ferrovia, diretta ad ottenere una deliberazione sul concorso provinciale per la costruzione della ferrovia suddetta, con eventuale diramazione Piovene-Thiene ».

Tramway Vicenza-Marostica. — Il 15 corr. si tenne in Vicenza, presso il Municipio, un'adunanza dei promotori pel *tramway* Vicenza-Marostica. Gli adunati deliberarono unanimi:

« Di prodursi al Consiglio della Provincia, chiedendo la deliberazione di massima del concorso provinciale per la costruzione di una *tramvia* da Marostica a Vicenza, con eventuale diramazione a Bassano ed a Breganze per Thiene ».

Elessero poi, per le pratiche occorrenti, un Comitato così composto: Presidente, il sindaco di Marostica; vice-presidente, il sindaco di Sandrigo: segretarii, il conte Edoardo Negri e il sig. Bortolo Sorio.

Ferrovie e tramways nella provincia di Torino. — La sessione straordinaria del Consiglio provinciale, ch'era stata fissata per lunedì 16 corr., è stata rimandata sino a nuovo avviso. Frattanto dalla Relazione della Commissione permanente intorno alle domande di concessioni di *tramways* a vapore sulle strade provinciali, compilata dal relatore Candido Borella e distribuita ai consiglieri, togliamo le conclusioni seguenti:

« Concludendo sul sin qui esposto, la Commissione propone al Consiglio provinciale il seguente schema di deliberazione:

« 1° La Provincia concede alla ditta Fratelli Ceriana la facoltà di stabilire un servizio di tramvia con trazione a vapore sulle strade provinciali da Torino a Settimo Torinese, da Rivarolo a Cuorgnè e da Rivarolo a Castellamonte, con raccordamento alla ferrovia Settimo-Rivarolo, in modo che fra Torino, Cuorgnè e Castellamonte si abbia per i treni viaggiatori un servizio diretto, senza trasbordi, il tutto sotto l'osservanza delle condizioni di cui negli articoli seguenti, oltre quelle da stabilire nel Capitolato speciale d'oneri.

« 2° Il servizio delle merci per carri completi dovendo essere fatto senza trasbordi fra la Stazione di Settimo della ferrovia Torino-Milano e Cuorgnè e Castellamonte, le due linee di Cuorgnè e di Castellamonte saranno costrutte ed armate in modo che vi possano regolarmente transitare i carri merci a carico completo delle Ferrovie dell'Alta Italia, modificando all'uopo la larghezza e l'altimetria della strada, secondo che verrà dalla Provincia stabilito, onde non possa essere in alcun modo compromessa la sicurezza del carreggio ordinario.

« 3° Le tariffe viaggiatori non potranno eccedere centesimi sei per chilometro per la prima classe e centesimi quattro per la seconda, e ciò per l'intera linea da Torino a Cuorgnè e Castellamonte. Per i trasporti merci si adotteranno le tariffe a norma della Convenzione col Governo.

« 4° Dovrà il concessionario permettere il passaggio sui suoi binarii della linea Torino-Settimo, ed alle condizioni di cui all'art. 34 del regolamento sui tramvia, a chi ottenesse la concessione:

a) Di un tramvia a vapore da Torino per Leynì e Rivarolo, per il tratto della strada provinciale di percorso comune all'uscita della città di Torino sino al bivio della strada provinciale per Leynì a Rivarolo e Cuorgnè.

b) Di un tramvia a cavalli od a vapore, da Torino per il R. Parco e l'Abbadia di Stura a Settimo, pel tratto che dovrà percorrere sulla strada provinciale presso l'abitato di Settimo.

« 5° È concessa ai signori cav. Omero Bozino, ingegnere Vincenzo Leosini, e cav. Nicolo Alferi Osorio dei baroni Branconi la facoltà di stabilire un servizio di tramvia a vapore sulla strada provinciale da Torino a Rivarolo per Leynì e Feletto con tariffa chilometrica pei viaggiatori, di sei centesimi per la prima classe e di quattro centesimi per la seconda, oltre le condizioni da stabilirsi nel Capitolato d'oneri.

« Dovrà il concessionario, entro il termine di giorni 30, decorrendi dal giorno in cui gli sarà data comunicazione della deliberazione del Consiglio provinciale, dichiarare se assume la fattagli concessione.

« Trascorso il termine senza che la dichiarazione sia stata fatta, si intenderà che il concessionario vi ha rinunziato.

« 6° Nel caso di rinunzia del sig. Bozino e Soci, di cui nell'articolo precedente, dovrà la ditta Fratelli Ceriana stabilire un servizio di tramvia a vapore sulla strada provinciale fra Torino e Leynì sino al Campeggio presso Lombardore, con tariffe di sei centesimi per la prima classe e di quattro per la seconda, ed alle condizioni da stabilire nel Capitolato speciale.

« Questa concessione della linea Torino-Leynì-Campeggio farà parte integrante della concessione accordata alla ditta Fratelli Ceriana della linea Torino-Settimo-Cuorgnè-Castellamonte.

« 7° Tutte le concessioni, di cui negli articoli precedenti, sono accordate dalla Provincia coll'espressa rinunzia da parte dei concessionarii ai sussidii dei Comuni interessati ».

— La Giunta municipale di Torino prese da ultimo le deliberazioni seguenti:

Deliberò di proporre al Consiglio comunale che il Municipio offra alla Provincia d'unirsi in Consorzio per chiedere l'iscrizione della ferrovia Torino-Soperga in quarta categoria, ovvero di farne domanda anche in nome della Città, previe le opportune cautele e garantie;

Mandò proporre al Consiglio di dividere il sussidio per i tronchi ferroviarii Pinerolo-Bricherasio Torre Pellice e Barge, con anticipazione, sotto certe condizioni, delle lire 70 mila pel tronco Bricherasio-Barge.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In relazione a quanto fu già pubblicato nello scorso gennaio (V. *Monitore* N. 2) la *Gazzetta Ticinese* del 10 corr. dice che la quistione dell'illuminazione elettrica del tunnel del Gottardo è vivamente discussa dagli specialisti.

Fra i sistemi proposti finora, due sono, al dire dell'Amministrazione dei telegrafi tedeschi, i più pratici. L'uno impiega i condotti per l'aria compressa, che attraversano il tunnel in tutta la sua lunghezza, per produrre la luce elettrica. Secondo questo sistema, l'illuminazione del tunnel necessiterebbe 40 focolari di luce, dell'intensità di 1200 candele normali ciascuno.

L'altro sistema impiega la luce elettrica mobile, per la quale abbisogna una locomotiva d'illuminazione, special-

mente costrutta a questo scopo, che all'ingresso ed alla sortita del tunnel riceve tant'aria compressa quanta deve averne, oltre la forza di trazione necessaria, per far funzionare i due elettro-motori. La luce elettrica, di una forza di circa 12,000 candele normali, prodotta da queste ultime, è proiettata su ciascuna delle guide da due riverberi e li rischiara brillantemente ad una grande distanza.

— Secondo un comunicato del *Boten der Urschweiz*, durante il passato anno 1880 perdettero la vita nella costruzione della ferrovia del Gottardo, compreso il tronco del Monteceneri, 69 operaj, cioè: 20 sulla linea Immensee-Göschenen, 22 nel gran tunnel del Gottardo, 21 sulla linea Airolo-Biasca, e 6 sulla linea del Montecenere. Di questi 69 infelici, 6 rimasero vittime di sassi caduti dal cielo del tunnel e da mura dei piedritti, 11 dell'esplosione di vecchie mine e di schiacciamenti per mezzo di carri; e i rimanenti per altri diversi accidenti. Astrazione fatta da questi casi, durante il passato anno s'ebbero ancora a deplorare 225 gravi ferite, non seguite da morte, sull'intera linea del Gottardo.

— La *Gazz. Ticin.* ha per telegrafo da Faido, 16:

Al banchetto degli ingegneri dell'Impresa Marsaglia e della Compagnia del Gottardo per festeggiare la perforazione, oggi compiuta, dell'ultima galleria a spirale, detta di Prato, sedevano 99 commensali. La festa riuscì splendida; i discorsi riboccanti di sublimi concetti per la scienza, il lavoro, il genio e l'affratellamento dei popoli, che diedero al mondo la più colossale ferrovia.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Tic.* ha pubblicato il seguente prospetto del progresso dei lavori al tunnel del Ceneri nel mese di aprile:

		Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse	m.	73	10	83
Allargamento in calotta	»	98	49	147
Strozzo	»	60	45	105
Piedritti	»	75	39	• 114
Vôlta	»	38	31	69

Progresso totale dei lavori nei tunnels:

Denominazione del tunnel		Lunghezza	Galleria di direz.	Allarg. in calotta	Strozzo	Piedr.	Vôlta	0/0 Galleria di direz.
La Costa . .	»	63	63	63	63	60	24	100 (1)
Precassino .	»	399	399	399	389	195	90	100 (2)
Meggiagra .	»	101	101	101	101	97	97	100 (3)
Montecenere	»	1673	1673	1305	861	459	366	100 (4)
Molincero . .	»	65	48	37	32	—	—	74 (5)
Massagno . .	»	924	859	741	676	650	701	93 (6)
Totale	m.	3225	3143	2646	2122	1461	1278	97

(1) Traforato. — (2) Id. — (3) Id. — (4) Id.
(5) Mancano 17 metri al traforo. — (6) Id. 65.

— La mattina del 17 corr., a 4 ore, anche il tunnel di Massagno, della lunghezza di metri 924, è stato completamente forato in galleria d'asse. L'incontro riuscì completo. Ora i tunnels di qualche importanza della ferrovia del Gottardo sono tutti completamente traforati in piccola sezione.

A completare poi il tunnel di Massagno restano ancora a farsi circa 130 metri di allargamento, 190 di vôlta, 200 di strozzo e 250 di piedritti.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di aprile fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 19,900 (nel 1880: 23,722), introito fr. 21,800 (fr. 27,616.10); merce trasportata tonn. 4800 (1880 tonn. 4179), introito fr. 15,900 (fr 16,032.50). Introito complessivo fr. 37,700 (1880: fr. 43,648.60), ossia fr. 919.51 (fr. 1,064.60) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil). — Passeggieri trasportati 14,000 (1880: 14,784), introito fr. 12,800 (fr. 13,775.55); merce trasportata tonn. 2175 (1880: tonn. 1384), introito fr. 4600 (fr. 4111.65). Introito complessivo fr. 17,400 (1880: fr. 17,887.20), ossia fr. 669.23 (fr. 687.97) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 33,900 (1880: 38,506), introito fr. 34,600 (fr. 41,391.65); merce trasportata tonn. 6975 (1880: tonn. 5563), introito fr. 20,500 (fr. 20,144.15). Introito complessivo fr. 55,100 (1880: fr. 61,535.80), ossia fr. 822.39 (fr. 918.44) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* ha pubblicato la situazione dei lavori delle ferrovie d'interesse generale alla fine del 1° trimestre 1881.

Questi lavori si dividono in 5 categorie:

1° Linee concesse da costruire interamente a carico delle Compagnie. — Sopra una lunghezza totale di chil. 2,043 da costruire, 1,734 sono in via di esecuzione. Si spesero, durante il 1° trimestre dell'anno corr., fr. 17,659,000, il che porta a fr. 234,057,000 la spesa totale a tutto marzo scorso. La ripartizione dei 17,659,000 fr tra le varie reti è la seguente: Nord fr. 1,094,000; Est fr. 3,020,000; Ovest franchi 2,866,000; Parigi-Lione-Mediterraneo fr. 6,864,000; linee diverse fr. 3,815,000.

2° Linee concesse colla infrastruttura a carico dello Stato — La lunghezza totale è di chil. 850, di cui 538 in costruzione. La spesa del primo trimestre 1881 ascese a fr. 6,547,000; il che porta a fr. 130,196,000 la spesa complessiva al 31 marzo.

3° Linee riscattate da costruire o da terminare dallo Stato — Il loro sviluppo è di chil. 1,123, di cui 932 sono in costruzione. La spesa del 1° trimestre 1881 essendo di franchi 10,269,000, la spesa totale al 31 marzo ascende a fr. 124,816,000.

4° Linee nuove da costruire dallo Stato — Questa categoria abbraccia 3,227 chil., di cui 2,225 in costruzione. Aggiungendo alle somme già spese i 23,567,000 fr. del 1° trimestre 1881, si giunge ad un totale di fr. 222,394,000.

5° Spese di studii — Durante il 1° trimestre 1881, si consacrarono fr. 770,000 agli studii, il cui importo totale ammonta così a fr. 8,666,000.

Riassumendo le cifre precedenti, risulta che la lunghezza da costruire è di 7,243 chil., di cui 5,429 sono in corso di costruzione, e la spesa totale al 31 marzo scorso è di fr. 720,129,000. Le somme spese durante il 1° trimestre 1881 ascendono in complesso a fr. 58,812,000, cioè a fr. 3,616,000 più di quanto fu speso nel primo trimestre dell'anno precedente.

Ferrovie tedesche. — Entro il prossimo estate, alcuni ufficiali di Stato-Maggiore ispezioneranno le ferrovie ed il loro materiale d'esercizio. Le precedenti ispezioni hanno provato che le linee ferroviarie della Germania hanno un numero sufficiente di vagoni di 3ª classe e di vagoni scoperti per trasportare le truppe in caso di mobilitazione regolare non affrettata. È stato del pari verificato che il personale dei macchinisti, conduttori, ecc., si eleva ad una cifra corrispondente ai bisogni del servizio. Stanno per essere stabiliti dei depositi per l'approvvigionamento delle truppe, anche in tempo di pace, alle Stazioni ove s'incrociano le ferrovie.

Questi depositi saranno provvisti dell'occorrente materiale, affinchè, in caso di mobilitazione, possano senza ritardo essere posti in istato di fornire da mangiare ai soldati di passaggio.

Tramways in Austria. — La *Nazione* di ieri scrive:

A giorni giungerà in Firenze una Commissione di alti impiegati austriaci, delegati dal Governo imperiale a studiare in Italia l'applicazione dei *tramways* a vapore, ed all'effetto d'estenderli nell'interno delle città dell'Impero. Il sig. Krauss di Monaco di Baviera, celebre costruttore di locomotive, ha già preceduto la Commissione, e si trova attualmente a Firenze.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere. — Abbiamo già annunciato la presentazione della Relazione dell'on. E. Ruspoli sul progetto di legge per lo stanziamento di fondi per la seconda serie dei lavori di sistemazione del Tevere. Ecco ora il testo del progetto modificato dalla Commissione:

« *Art.* 1. Il Governo del Re è autorizzato a creare un titolo speciale di rendita ammortizzabile in cinquanta annualità eguali, per eseguire, a norma della legge 6 luglio 1875, n. 2583, una seconda serie di lavori coordinati alla definitiva sistemazione del Tevere urbano, consistenti nel completo sgombro e nella continuazione dell'allargamento e regolarizzazione dell'alveo lungo il tratto fra il ponte de' Fiorentini e Porta Portese, nelle opere relative alla sistemazione dei ponti Cestio e Senatorio, e nella costruzione di parte de' collettori riconosciuta più urgente, entro il limite di spesa di venti milioni.

« *Art.* 2. La spesa, di cui all'articolo 1, verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo sotto la denominazione: *Seconda serie di lavori per la sistemazione del Tevere*, e sarà ripartita, in ragione di 4 milioni all'anno, nei bilanci del 1881, 1882, 1883, 1884 e 1885, cumulandola ai residui disponibili dei fondi già iscritti per i lavori di prima serie.

« *Art.* 3. In apposito capitolo del bilancio del Ministero del tesoro verrà iscritta la somma necessaria pel servizio degli interessi e dell'ammortamento relativi al debito autorizzato dall'art. 1 della presente legge.

« *Art.* 4. Nel bilancio dell'entrata e in apposito capitolo col titolo: *Rimborsi per la spesa del Tevere*, verranno iscritte le somme, pari alla metà di quella di cui nel precedente articolo, per le quali, a termini e colle rivalse della legge 6 luglio 1875, il Municipio e la Provincia di Roma sono tenuti a concorrere in detta spesa.

« *Art.* 5. Fino all'emanazione della legge speciale, riservata all'art. 3 della legge del 6 luglio 1875, n. 2583 (serie seconda), il contributo de' proprietarii interessati alla spesa, verrà regolato coi criterii e le norme del capo IV, titolo II, della legge del 25 giugno 1865, n. 2359 ».

Opere idrauliche. — La settimana scorsa ebbe luogo in Bozzolo un'adunanza di parecchi ingegneri del Genio civile ed Autorità, allo scopo di gettare le basi fondamentali di una sistemazione degli scoli del Basso Cremonese e Mantovano.

Vennero messi innanzi varii progetti, ma gli intervenuti inclinarono tutti a dare la preferenza a quello di una separazione delle acque alte cremonesi dalle basse mantovane. A questo scopo venne nominata una Commissione, incaricata di riferire su questo argomento dietro studii da farsi.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 20 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), è concessa facoltà agl'individui e Società indicate nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 per ciascuna delle prov. di Macerata, Chieti, Firenze, Porto Maurizio); 3 concessioni d'acqua per *irrigazione* (1 per ciascuna delle prov. di Rovigo, Verona, Padova); 2 concessioni d'acqua per uso *potabile* (1 per ciascuna delle prov. di Caserta e Firenze); e 3 concessioni di occupazione di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Impresa industriale di Napoli. — Il comm. ing. A. Cottrau ha sottoscritto, in data 22 aprile p. p., una Convenzione con gli attuali proprietarii dei rinomati Stabilimenti meccanici *A. Galopin Süe Jacob et C.* di Savona, mercè la quale i detti Stabilimenti, nonchè i principali affari assunti dalla suddetta ditta, vengono assunti dalla *Impresa industriale italiana*.

Questa Convenzione, già ratificata dal Consiglio di amministrazione dell'*Impresa industriale italiana*, sarà sottoposta alla ratifica definitiva dell'Assemblea generale degli azionisti di quella Società, convocata straordinariamente per il giorno 2 del prossimo giugno. E la stessa Assemblea dovrà deliberare nel contempo sull'aumento del capitale sociale e sulla nomina di due nuovi amministratori, scelti possibilmente fra gli attuali proprietarii della cessata ditta *A. Galopin Süe Jacob e C.*

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Il presidente V. S. Breda annuncia con circolare a stampa, che con istromento 20 aprile p. p. la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, residente in Padova, acquistò dal signor Paolo cav. Rocchetti il di lui Stabilimento di fonderia e laboratorio in Padova (via San Michele, n. 2268 A).

Per gli atti di ordinaria amministrazione della Fonderia, è provvisoriamente incaricato della firma il sig. Antonio Fusari.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 1° corr. (*Gazz. Uff.* del 14) è approvato l'aumento del capitale della Società di credito ordinario, mobiliare ed altro, sedente in Milano col titolo di *Banca di Milano*, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 14 marzo 1880; portando il detto capitale da L. 2,000,000, diviso in 4000 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 15,000,000, diviso in 30,000 azioni dello stesso valore di L. 500; con le opportune modificazioni allo statuto sociale.

Franchigia postale. — La Giunta incaricata di esaminare il disegno di legge sulle « Modificazioni alla legge della franchigia postale » è rimasta composta degli onorevoli: Berti Domenico, Bordonaro, Del Zio, Grimaldi, Merzario, Trompeo. Serra Vittorio, Maurigi e Cancellieri.

Si è poi costituita eleggendo a presidente l'on. Berti ed a segretario l'on. Del Zio.

Piccoli pacchi postali. — Il *Diritto* dice che l'Amministrazione postale si occupa con vivo interessamento di agevolare in ogni modo questo nuovo servizio.

Infatti sono in corso, colle Autorità interessate, le opportune pratiche intese ad eliminare, per quanto è possibile, gli inconvenienti accennati pel dazio consumo.

Gli accordi preliminari già avviati, mentre rispetteranno i diritti dei Comuni, elimineranno il pericolo delle speculazioni, e renderanno semplici e spedite le verificazioni dei singoli pacchi, limitandole agli invii sospetti ed a quelli pei quali fossero emesse erronee dichiarazioni del contenuto.

Acquedotto a Costantinopoli. — La *Gazzetta di Venezia* annuncia che all'egregio suo concittadino, ing. Ferdinando Panciera, venne affidata da un Consorzio dei principali Istituti bancarii di Parigi la direzione dei lavori per la costruzione di un nuovo acquedotto a Costantinopoli.

Trattasi di un'opera colossale, per la quale è preavvisata la spesa di quaranta milioni di franchi, per potere, mediante una lunghissima tubulazione e mediante potenti elevatori a vapore, somministrare l'acqua potabile a tutto l'abitato di Costantinopoli, di Pera e del Bosforo.

I lavori di costruzione di questa grandiosa opera dovranno incominciare entro il corrente anno, appena compiuti i lavori di dettaglio del progetto, pei quali parte subito l'egregio ingegnere F. Panciera. Siamo certi che con la direzione di questo grandioso lavoro saprà egli aggiungere nuova fama al suo nome, come quella già meritatamente acquistata nella direzione degl'importanti lavori di ferrovie e canalizzazioni da lui dirette in Ungheria.

Illuminazione elettrica a Londra. — Si sono fatti esperimenti d'illuminazione elettrica nelle vie di Londra. Alle 8 1/2 precise, le macchine furon messe in movimento da London Bridg a Blanck-Friars, e all'istante le vie furono piene di luce bianca e pura. A Mansion House, dimora del Mayor, l'effetto combinato di tre lampade Siémens, ognuna a 85 piedi di altezza e della forza di 2 a 3,000 candele, spandeva un chiarore magnifico.

Due sistemi si disputano il primato: quello di Brush e quello di Siémens; tutti e due furono giudicati soddisfacenti, rispetto a stabilità e purità di luce. Gli esperimenti continueranno ancora.

Nel castello di Windsor, residenza della regina d'Inghilterra, s'introdurrà tra poco l'illuminazione elettrica.

Cordone sottomarino nel Canadà. — Il Governo del Canadà ha approvato una Compagnia incaricata di stabilire un telegrafo sottomarino tra la costa occidentale del Canadà e l'Asia. Quando questa linea sarà compiuta, congiungerà direttamente San Francisco, Chicago, Toronto, New-York, Montreal, Boston ed altre città degli Stati-Uniti e del Canadà con la China e con i principali porti dell'Asia. Inoltre creerà comunicazioni telegrafiche non interrotte tra la Gran Brettagna, il Canadà, l'India, l'Australia, la Nuova Zelanda, il sud dell'Africa e gli altri possessi della Gran Brettagna, al di fuori delle linee che passano per gli altri paesi europei.

Le spese, comprendendovi il compimento delle linee interne del Canadà, sono valutate in 800 mila lire sterline: il lavoro potrebbe essere compiuto in cinque anni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii resistettero anch'essi validamente alla contraria corrente della settimana scorsa, e le Azioni della Società delle Meridionali, piegate per poco da 489 a 480, riebbero in seguito il 482 e in fine il 486. Più ferme ancora le Obbligazioni sul 279.50. I Boni invariati sul 548.

Le Meridionali Austriache sostenute a 289 e 290; le Palermo-Trapani a 287 e 286.25; le Pontebbane a 449. Le Obbligazioni Sarde rimasero quasi senza mercato: la serie A quotata a 277.50; la serie B a 288.50; le nuove, piuttosto fredde tra il 277.50 e 276.50. Le Azioni Ferrovie Romane sostenute a principio a 141.50, scesero a 139.

La Borsa di Parigi negoziò le Azioni Lombarde a 260; le Obbligazioni relative oscillanti tra il 285 al 287, per chiudere a 284. Le Vittorio Emanuele si aggirarono tra il 280 e 281. Le Azioni Ferrovie Romane, raramente trattate, si tennero al prezzo di 175; le Obbligazioni a quello di 370.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle Miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel 5 giugno p. v. in Firenze, coll'ordine del giorno già pubblicato.

Società I. e V. Florio e C. di Palermo. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 5 giugno p. v. in Palermo. collo stesso ordine del giorno già pubblicato.

Società della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 20 giugno p. v. in Roma (via della Mercede), per l'approvazione dei conti e del bilancio sociale del 1880, per comunicazione della Direzione, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1881.

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso il Municipio di Cittadella (prov. di Padova), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di Scuole urbane maschili e femminili, per il presunto importo di L. 107,713.48. Lavori da eseguire entro 14 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 11,000; cauzione definitiva di egual somma.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si addiverrà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada obbligatoria consortile da Gimigliano alla Sella di Santa Caterina, in diminuzione della somma di L. 118,634.40, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Sotto-Prefettura d'Ivrea si procederà al definitivo appalto della costruzione della nuova inalveazione della roggia Pontile o dei Cugnoni nel Comune di Albiano d'Ivrea, in diminuzione dell'importo di L. 36,262.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4800, idem o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilochi presso Spezia, per il presunto importo di L. 390,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 39,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di San Severino Lucano, che dall'abitato del Comune raggiunge la borgata Mezzano, della lunghezza di m. 4815.38, per il presunto importo di L. 77,327.39. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000, idem.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della ricostruzione della via di Panico in Roma, per il presunto importo di lire 42,000. Lavori da eseguire entro 2 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Maddaloni (provincia di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione di varie strade interne ed altre opere, per il complessivo importo di L. 416,045.69. Lavori da eseguire entro l'anno 1884. Deposito cauzionale L. 10,000, oltre L. 3000 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 40,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della pavimentazione con selciato della parte carrabile e della sistemazione dei marciapiedi nel tratto della strada provinciale Tiburtina da Roma al Campo Varano, correggendo pure il seguente tratto dal Campo Varano al Portonaccio, per il complessivo importo di lire 104,034.38. Deposito interinale L. 1500 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 10,500 idem o rendita D. P.

— Sino a mezzodì del 30 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto delle costruzioni al Castro Pretorio (Maccao) in Roma, in diminuzione della presunta somma di L. 600,000, ribassata del 5.05 0[0 nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 60,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 1° giugno p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del porto di Santa Venere presso Pizzo, per la presunta somma di L. 352,000. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 14,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Trapani, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un molo a scogliera per difesa del porto di Marsala, in diminuzione della somma di L. 304,039.65, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, è convocata pel 31 maggio corrente a mezzodì presso la sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17, l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

Approvazione della Convenzione stipulata col Governo per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni approvate colle Leggi del 21 agosto 1862 N. 763 e del 14 maggio 1865 N. 2279, e conseguenti modificazioni agli Statuti sociali.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 15 al 20 maggio corrente:

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli,** alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino,** alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale;
» **Milano,** presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona.** alla Cassa Sociale dell'Esercizio;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 2 maggio 1881.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia. n. 101 del 30 aprile u. s., e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di alcune specie di tabacco in foglia col mezzo della concorrenza, in base al Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 10 del p. v. mese di giugno 1881, alle ore 11 antimeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco di ogni specie dovrà essere degli ultimi due raccolti 1879 e 1880 conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio d'Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa. Quelli della Virginia saranno ostensibili altresì a Richmond, quelli del Maryland a Baltimora, quelli del Kentucky, Virginia e Maryland a Nuova-York, quelli del San Domingo a Brema, quelli dell'Ungheria a Buda-Pest e quelli dell'Olanda ad Amsterdam, presso i rispettivi Consolati o Agenzie consolari d'Italia. Inoltre i tipi di Virginia e di Kentucky saranno ostensibili nei Magazzini in San Pier d'Arena, e del solo Kentucky anche nel Magazzino di Livorno e nelle Manifatture di Napoli e Palermo.

Detti tipi, cioè Virginia, Kentucky, Maryland, San Domingo, Ungheria e Olanda, sono depositati rispettivamente presso i detti Consolati o Agenzie consolari, magazzini e manifatture a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della Presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti, e ciascun piego conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 11 1/2 antimeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi per ciascuna qualità di tabacco, a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al

5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti dalle ore 9 alle ore 12 meridiane nei tre giorni antecedenti, e dalle ore 9 alle ore 10 antimeridiane in quello stabilito per l'asta.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 11 1[2 meridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, per ogni singolo lotto, e, senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la rispettiva fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre. Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura della foglia Kentucky, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato l'Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento del relativo lotto se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura del rispettivo lotto, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente

devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all' aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

TABELLA DEI LOTTI

SPECIE DELLE FOGLIE, QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo				TOTALE per lotto	MAGAZZINO di consegna	EPOCA della consegna
Kentucky	Lotto 1°	tipo A	Ch. 150,000	1,750 000	Sampierdarena	Un terzo dal 1° settembre al 31 ottobre 1881. Un terzo dal 1° novembre al 31 dicembre 1881. Un terzo dal 1° febbraio al 31 marzo 1882. Nè prima nè poi.
		» B	» 900,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 2°	tipo A	» 150,000	1,750,000		
		» B	» 900,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 3°	tipo A	» 150,000	1,750,000		
		» B	» 900,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 4°	tipo A	» 150,000	1,750,000		
		» B	» 900,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 5°	tipo A	» 200,000	1,350,000	Napoli	
		» B	» 800,000			
		» C	» 350,000			
	Lotto 6°	tipo A	» 200,000	1,350,000		
		» B	» 800,000			
		» C	» 350,000			
	Lotto 7°	tipo A	» 200,000	1,300,000		
		» B	» 800,000			
		» C	» 300,000			
	Lotto 8°	tipo A	» 100,000	1,300,000	Livorno	
		» B H	» 700,000			
		» B	» 100,000			
		» C	» 400,000			
	Lotto 9°	tipo A	» 100,000	1,400,000		
		» B H	» 700,000			
		» B	» 200,000			
		» C	» 400,000			
	Lotto 10°	tipo A	» 100,000	1,300,000		
		» B H	» 600,000			
		» B	» 200,000			
		» C	» 400,000			
			Totale . . . . Ch.	15,000,000		
Virginia	Lotto unico	tipo A	Ch. 300,000	600,000	Sampierdarena	Metà dal 1° 7.mbre al 30 novembre 1881. Metà dal 1° febb. al 31 marzo 1882 nè prima nè poi.
		» B	» 300,000			
Maryland	Lotto unico	tipo B	» 100,000	150,000	Idem	
		» C	» 50,000			
San Domingo	Lotto unico	tipo unico	» 120,000	120,000	Livorno	Un terzo in settemb. 1881, due terzi dal 1° gennaio al 28 febbr. 1882, nè prima nè poi.
India Prolok	Lotto unico	tipo unico	» 250,000	250,000	Sampierdarena	
Ungheria	Lotto unico	tipo R	» 150,000	1,450,000	Venezia	
		» B	» 100,000			
		» C	» 1,200,000			
Alsazia	Lotto unico	tipo unico	» 300,000	300,000	Sampierdarena	Dal 1° ottobre al 31 x.bre 1881 nè prima nè poi.
Olanda per fascie	Lotto unico	tipo unico	» 70,000	70,000	Livorno	

Roma, 18 *aprile* 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
D. BALDUINO.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali è convocata pel giorno 14 giugno a mezzodì nella sede della Società in Firenze, Via Renaj, 17, l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti col seguente

ORDINE DEL GIORNO

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1880 e preventivo del 1881 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 31 Maggio corrente.

a **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Napoli,** alla Cassa della Direzione dei Lavori;
» **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano,** presso il sig. Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale del Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona,** presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i sigg. Baring Brothers e C.

Firenze 8 *maggio* 1881

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella « Gazzetta Ufficiale del Regno » n. 106, venerdì 6 corr. e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XIV Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 14 Maggio 1881. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° Ottobre 1881, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° Ottobre 1880 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons)

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
5501	5505	54591	54595	102231	102235	158031	158035	218626	218630
6361	6365	56881	56885	103241	103245	159276	159280	220941	220945
7486	7490	57356	57360	109601	109605	159866	159870	222191	222195
9461	9465	57856	57860	111881	111885	160971	160975	224706	224710
11451	11455	57971	57975	112876	112880	171471	171475	227131	227135
12476	12480	59111	59115	113576	113580	173696	173700	228286	228290
17576	17580	60676	60680	115466	115470	175721	175725	230511	230515
18546	18550	62201	62205	117456	117460	177101	177105	231621	231625
22881	22885	63871	63875	118191	118195	177861	177865	233661	233665
22991	22995	67251	67255	120561	120565	179726	179730	236161	236165
24781	24785	68366	68370	122496	122500	180271	180275	236336	236340
25386	25390	70176	70180	124141	124145	181991	181995	238556	238560
30391	30395	74901	74905	126306	126310	183241	183245	239321	239325
30641	30645	75196	75200	128206	128210	185211	185215	241006	241010
37996	38000	75856	75860	129816	129820	185671	185675	241791	241795
38501	38505	77716	77720	130511	130515	186616	186620	241996	242000
40801	40805	80646	80650	133146	133150	191426	191430	242141	242145
42566	42570	83171	83175	134256	134260	196276	196280	242646	242650
43556	43560	83486	83490	137486	137490	199461	199465	243196	243200
46261	46265	84831	84835	140626	140630	200121	200125	245976	245980
47161	47165	88656	88660	141496	141500	207081	207085	248701	248705
51191	51195	89991	89995	149836	149840	207996	208000	249681	249685
52411	52415	91256	91260	151361	151365	208261	208265		
52811	52815	93881	93885	154391	154395	209811	209815		
53046	53050	98131	98135	154416	154420	213121	213125		
53076	53080			157666	157670	216026	216030		

Numeri estratti in più per la Serie B

dal N.	al N.
250286	**250290**

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
4921	4930	7141	7150	11701	11710	14561	14570	14931	14940
24111	24120								

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 14 *Maggio* 1881.

La Direzione Generale.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 25 Maggio 1881. N.° 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	16	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ALLA ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO NEL 1881

(Continuazione — V. N. 20).

La vettura di 1ª classe venne eseguita nell'Officina di Verona; essa è a due assi, ed ha 4 scompartimenti: il tipo della vettura venne studiato dall'Ufficio del Materiale. Merita di essere notata la distanza fra gli assi di m. 4.80, che dà alla carrozza una grande stabilità; il sistema di sospensione è tale, da rendere meno sentiti ed incomodi gli urti e le oscillazioni durante il viaggio. Le molle hanno la corda di m. 2.200, e si compongono di 12 foglie d'acciaio scannellato di sezione 90 × 13.

L'estremità delle molle sono tenute da mani di sospensione, che si collegano al telaio mediante un puntello, che attraversa due piatti di ghisa cui son frapposte due ciambelle di cautchouch. Nelle oscillazioni, che la carrozza subisce, i puntelli sono tirati dalle estremità delle molle, e l'interposizione delle ciambelle di cautchouch attutisce buona parte degli urti.

Si volle pur ottenere una doppia sospensione, facendo poggiare la cassa, che è assai solida, non direttamente sul telaio, ma bensì su diversi pezzi di cautchouch, che si trovano tanto sulle traverse di testa e sui fianchi, come su apposite mensole collegate al telaio. La trazione è fatta elastica colle molle a balestra, che servono anche per molle di repulsione. Di queste molle ve ne hanno due, disposte verso il centro del telaio. La lunghezza totale del telaio è di m. 8.400, senza i respintori.

La cassa, lunga m. 8.500, è munita di un doppio pavimento e di un doppio cielo. La larghezza della cassa è di m. 2.680, e la sua altezza di 2.250. Gli scompartimenti sono in numero di 4, di cui ognuno è lungo internamente 2.080 e largo 2.500. L'addobbo del cielo si fece con impellicciatura di legno mogano, essendosi riconosciuto che tal metodo di addobbo, mentre può costar di più pel primo impianto, è però di minore spesa per la manutenzione in confronto dell'addobbo con tela cerata, quale prima usavasi. La stoffa per i cuscini sedili e schienali è di crine tessuto con aloe. Tanto nella forma dei sedili, come nella disposizione delle molle, si cercò di rendere la carrozza il più possibilmente comoda per i viaggiatori. Questa carrozza è munita di un freno ordinario e del freno a vuoto, sistema Hardy. La disposizione dei due sistemi di freno è tale, che ciascuno di essi può funzionare indipendentemente dall'altro. Quanto più sopra si disse circa il freno Hardy ci dispensa da ulteriori spiegazioni al riguardo.

Il carro a bagagli venne eseguito nell'Officina di Bologna; esso è a tre assi, con un passo totale di m. 4.800. Le molle di sospensione hanno una corda di m. 1.800; la lunghezza totale del carro è di m. 8.400 senza i respintori, e di 9.600 compresa la sporgenza dei respintori. La cassa è lunga m. 8.400, ed è divisa in due scompartimenti: uno estremo, lungo m. 1.770, contiene due mezzi scompartimenti di due posti ognuno, ne' quali si accede da ambe le parti del carro, e che sono separati fra di loro da una porta scorrevole. In ognuno di questi scompartimenti trovasi una ritirata munita d'acqua, che è fornita da una vasca sita sul cielo del carro. L'altro scompartimento è destinato in parte a ricevere due serbatoj cilindrici in lamiera di ferro e che servono per l'illuminazione a gaz: il resto del carro è utilizzato pel personale del treno, pel freno e pel trasporto del piccolo bagaglio. In un apposito scompartimento sono disposti orizzontalmente nel senso della loro maggior lunghezza, l'uno al di sopra dell'altro, due serbatoj di lamiera di ferro del diametro interno di m. 0.752, della lunghezza di m. 2.150 e della capacità di 850 litri ciascuno.

A mezzo di una pompa a doppio effetto del sistema Colladon, il gaz ricco di Boghead viene compresso nei due serbatoj, alla pressione di 7 atmosfere, in modo che la quantità di gaz contenuta nei serbatoj medesimi è sufficiente per alimentare un fanale per 350 ore circa, il che corrisponde ad oltre 15 ore d'illuminazione di un treno composto di un numero ordinario di vetture.

Un regolatore del sistema Bocquillon fornisce ai fanali, alla pressione costante di 20 m/m, il gaz che, sotto pressione variabile, proviene dai serbatoj.

La distribuzione del gaz ai diversi fanali si fa a mezzo di un tubo di caoutchouch, del diametro interno di 20 millimetri e della grossezza di otto millimetri. Questo tubo,

che per lo passato si riceveva dall'estero, viene ora fornito di ottima qualità dalla fabbrica Pirelli, Casassa e Comp. di Milano.

I fanali a gaz sono di un sistema speciale, ideato dall'ing. cav. Maroni, Capo-Divisione, mercè il quale si ottiene perfetta combustione dei gaz, e quindi una grande intensità di luce, nonchè una fiamma regolare e tranquilla, qualunque sia la velocità del treno.

Il carro a bagagli, esposto dall'Officina di Bologna, è munito del freno a vuoto, sistema Hardy. In esso, come nella carrozza di 1ª. classe, il funzionamento del freno a vuoto è del tutto indipendente da quello del freno a mano.

Oltre i veicoli sovra descritti, sono esposti i seguenti, costrutti essi pure su tipi studiati dal Servizio del Materiale, dall'industria privata.

Essi sono :

1°. Due locomotive da merci a sei ruote accoppiate e cilindri esterni, che vennero costrutte, una nello Stabilimento G. Ansaldo di Sampierdarena, e l'altra dalle Officine di Pietrarsa e Granili.

2°. Una carrozza di 3ª. classe a due assi, con cinque scompartimenti, costruita dallo Stabilimento Grondona e C. in Milano.

Il passo della carrozza è di m. 3.800.

La lunghezza totale del telaio è di m. 7.400, senza i respintori.

Ogni scompartimento è lungo 1.480, ed ivi è stata introdotta per la prima volta una comodità assai apprezzata dal pubblico, ed è un sito da collocare i bagagli a mano, come trovasi nelle carrozze di 1.ª e 2.ª classe.

La carrozza è larga m. 2.680 ed alta 2.010. Essa è munita del solo freno a mano, e non di quello a vuoto, sistema Hardy, perchè quest'ultimo si volle riservare, per l'esperimento, ai soli treni diretti, nei quali non sono ammesse le terze classi.

Nello studio del tipo di questa carrozza si ebbe specialmente riguardo a diminuire il peso morto, il quale venne ridotto a soli Kg. 168 per ogni viaggiatore, senza aumentare di troppo le dimensioni del veicolo e dei varii organi che lo compongono; e si è pure ottenuto l'intento di rendere la carrozza stessa atta a facilitare i trasporti militari, in occasione di grandi mobilizzazioni di truppe.

Dopo che furono poste in esercizio alcune di dette vetture, si poterono su alcune linee attivare dei treni omnibus a maggiore velocità per la quantità dei posti dei quali esse sono capaci, potendosi effettuare un lungo percorso senza necessità di manovre nelle Stazioni intermedie per aggiunta di vetture, causa dapprima sempre lamentata dei frequenti ritardi di quei treni.

Oltre a questi, trovasi in corso di fabbricazione nell'Officina Miani e Venturi di Milano, e ritiensi potrà essere fra pochi giorni trasportata all'Esposizione una locomotiva ad otto ruote accoppiate per le linee di montagna. — Questa locomotiva venne eseguita in base ai tipi studiati dagli Ufficii del Materiale dell'Amministrazione, secondo i quali già vennero costrutte altre 60 locomotive simili negli anni 73 e 74 nello Stabilimento Sigl di Viener Neustadt.

L'Officina di Milano ha eseguito il motore completo con pompa per l'elevazione dell'acqua nelle vasche dei rifornitori.

Il cielo per vettura di 1.ª classe in legno érable e riquadri di mogano è lavoro dell'officina di Lucca; la porta completa per vettura di 1ª classe venne costrutta nelle officine di Sampierdarena.

Furono inoltre esposti dall'Amministrazione, come saggi di fabbricazione, varii pezzi fucinati nelle diverse officine, nonchè una tavola, sulla quale sono disposti diversi attrezzi d'officina (1).

Figura inoltre uno scambio triplo, i cui pezzi speciali vennero lavorati nelle Officine del Servizio del Materiale, in base ai tipi studiati dal Servizio della Manutenzione e dei Lavori.

Tutto quanto siamo venuti fin qui descrivendo riguarda la fabbricazione del materiale rotabile, la produzione delle Officine dipendenti dal Servizio del Materiale.

Passiamo ora a dire di altre cose non meno importanti nei diversi rami della tecnica ferroviaria.

(*La fine nel prossimo numero*).

(1) Sono specialmente da notare le lamiere foggiate a caldo e che servono per l'unione del portafocolaio col corpo cilindrico nelle caldaie da locomotiva.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Resoconto della Cassa-Pensioni per l'anno 1880

Dalla Presidenza del Comitato della Cassa-Pensioni presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ci venne gentilmente comunicato il resoconto testè pubblicato per l'anno 1880, 19° dell'istituzione; e noi ci affrettiamo a darne esatto ragguaglio ai nostri lettori, come abbiamo fatto per gli anni precedenti, trattandosi di un'Associazione veramente benemerita e degna della generale considerazione.

La *Situazione dei compartecipanti* dimostra che alla fine del 1879 essi erano 18,794; ai quali, durante l'anno 1880, si aggiunsero altri 1,105 (di cui 1,101 d'età inferiore e 4 di età superiore ai 35 anni), per cui avrebbero sommato a 19,899; ma, essendone stati eliminati 407 (cioè 210 morti, 72 dimissionarii, 54 licenziati e 71 pensionati), il numero totale al 31 dicembre 1880 si riduceva a 19,492 inscritti d'ogni grado.

Riepilogando poi il movimento generale degl'inscritti dalla istituzione della Cassa-Pensioni a tutto il 1880, si ha che gli *entrati* sommarono in complesso a 24,746 (di cui 18,447 in età di 35 anni e al di sotto, 4,114 al di sopra dei 35 anni, 103 provenienti dalle Costruzioni, 1,727 dalle antiche Ferrovie dello Stato, e 355 dalla Rete Veneta); e gli *usciti* sommarono in complesso a 5,254 (di cui 2,141 morti, 1,442 dimissionarii, 974 licenziati, e 697 pensionati, compresi tra questi 173 morti); per cui ritornano i rimasti 19,492. —

Passando ora ai *Risultati finanziarii*, cioè alle operazioni effettuate durante l'anno 1880, risulta che il totale dei *Prodotti* ascese a L. 2,736,938.17, così composto:

1. Ritenute agl'impiegati sui loro stipendii, in ragione del 3 p. 0[0] (comprese L. 7,994.46 per arretrati)	L.	738,329.16
2. Contributo statutario, uguale alle ritenute ed agli arretrati come sopra .	»	738,329.16
3. Dodicesimi sugli aumenti di stipendio (comprese L. 253.56 per arretrati) .	»	60,818.56
4. Prodotti dell'impiego dei fondi . .	»	1,111,310.64
5. Prodotti del cambio dell'oro, dei premii del Prestito nazionale, ecc.	»	88,150 65
Totale	L.	2,736,938.17

Le *Spese* si riassumono come segue:

1. Pensioni . . . . L. 639,127.43
2. Soccorsi . . . . » 23,875.—
3. Rimborsi di ritenute » 1,102.18

» 664,104.61

Rimanenza attiva della gestione 1880 L. 2,072,833.56
A cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1879 in . . . . » 19,946,961.75

Si ha il fondo totale della Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1880 di . . . . . L. 22,019,795.31

I fondi disponibili furono impiegati durante l'anno nell'acquisto di rendita italiana 5 p. 0[0 pel complessivo importo di . L. 2,080,195.—
A cui aggiungendo:

1. Il valore dei titoli esistenti in Cassa alla fine del 1879, dedotti quelli estinti nel 1880, cioè:
   - N. 33,625 Obbligazioni 3 p. 0[0 delle Strade ferrate del Sud dell'Austria . . . . . . » 8,530,766.97
   - N. 1,309 Obbligazioni 5 0[0 della Pontebba . . . . » 445,147.50
   - N. 1 Titolo nominativo e 99 Cartelle rendita italiana 5 0[0 del valor nominale di L. 13,154,200 . . . » 10,285,619.50
2. Gli interessi maturati al 31 dicembre sulle Obbligazioni del Sud dell'Austria, della Pontebba e sopra il titolo nominativo di L. 584,710 di rendita italiana 5 0[0 » 453,584.23
3. Il residuo di Cassa al 31 dicembre 1880 (di cui L. 219,822.07 in titoli da riscuotere, e L. 4,660.04 in denaro) . . » 224,482.11

Si ha il fondo totale come sopra in . L. 22,019,795.31

La somma di L. 2,080,195, impiegata nell'anno 1880 in rendita italiana 5 p. 0[0, ha fruttato L. 73,129, cioè un interesse medio di L. 3.52 p. 0[0 circa; lo stesso capitale frutterà nel 1881 L. 97,650, cioè un interesse medio di L. 4.69 p. 0[0 circa.

Le somme impiegate in Obbligazioni del Sud dell'Austria danno un interesse annuo, depurato dalle tasse, di L. 437,125 in oro, cioè L. 5.12 p. 0[0; le Obbligazioni della Pontebba danno un interesse annuo, depurato da imposte e tasse, di L. 27,541.36, cioè L. 6.19 p. 0[0; e la Rendita italiana dà l'interesse annuo, depurato dalle imposte, di L. 668,542.28, cioè L. 5.41 p. 0[0.

In complesso, il capitale dell'Associazione frutta lire 1.133,208.64 annue, nette da imposte, cioè il 5.31 p. 0[0, senza tener calcolo dell'ammortamento delle Obbligazioni, dei premii e dell'aggio valuta. —

Venendo infine alle *Pensioni e Soccorsi*, ricaviamo le cifre seguenti:

Pensionati al 31 dicembre 1879 . . . . . N. 1,392
(di cui 482 agenti, 833 vedove, 77 orfani-famiglie)
Aggiunti nel 1880 . . . . » 215
(cioè 71 agenti, 135 vedove, 9 orfani-famiglie)

Totale N. 1,607

Riporto N. 1,607

Dedotti però 29 agenti, 22 vedove ed un orfano morti, 5 vedove rimaritate. e 9 orfani che raggiunsero i 18 anni, in totale . . . . » 66

Restano al 31 dicembre 1880 N. 1,541
(cioè 524 agenti, 47 e 13 orfani-famiglie, coll'età media d'anni 57 pei primi, 47 pei secondi, e 13 pei terzi).

Le quali pensioni importano la seguente spesa annua:
Agenti (colla media di L. 603.79) . . L. 316,386.12
Vedove (colla media di L. 344.45) . . » 324,124.42
Orfani-famiglie (colla media di L. 69.94) » 5,315.25

L. 645,825.79

Soccorsi accordati per una sola volta, durante i 19 anni della istituzione:
Ad un solo impiegato (anno 1877) . . L. 540.—
A 520 vedove e famiglie d'orfani (di cui 57 nel 1880, colla spesa di L. 25,250 e colla media di L. 442.98) . . . . » 261,213.50

In totale L. 261,753.50

colla media complessiva di L. 502.41. —

A compimento dell'interessante Resoconto pel 1880, si presenta in fine ad esso, come nei precedenti, il confronto tra le previsioni esposte nel Resoconto dell'anno 1874 ed i risultati come sopra ottenuti a tutto il 1880, i quali si riassumono specialmente nella cifra del capitale sociale alla fine d'ogni anno:

	secondo i dati statistici	secondo i risultati reali
1874	10,483,300.73	10,691.473.11
1875	11,821,632.33	12,337,720.32
1876	13,237,329.08	14,145,020.45
1877	14,676,902.82	16,000,761.92
1878	16,189.412.01	17,948,714.51
1879	17,702,547.12	19,946,961.75
1880	19,227,011.19	22,019,795.31

Chiudiamo questi ragguagli, augurando un sempre maggiore sviluppo a così utile istituzione, e tributando il meritato elogio a chi con tanto zelo vi sopraintende.

PAGAMENTI ALLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE DEL SUD DELL'AUSTRIA

IN SEGUITO AL RISCATTO DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 19 corr. ha pubblicato il seguente Decreto Reale:

Veduto l'articolo 3 della legge 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2ª), per il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia e per l'esercizio della rete stessa dopo il riscatto;

Veduto l'articolo 11 della Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 e gli articoli 5 ed 8 del Compromesso di Parigi dell'11 giugno 1876, approvati con la legge suddetta;

Veduti i Reali Decreti 1° ottobre 1878, n. 5539, e 30 settembre 1880, n. 5679 (serie 2ª), in forza dei quali il Governo ha corrisposto alla Società delle ferrovie del Sud

dell'Austria, a titolo di primo abbuonconto del valore degli approvvigionamenti risultati nei magazzini delle Ferrovie dell'Alta Italia a tutto giugno 1878 la somma in oro di L. 4,921,874, mediante corresponsione alla Società medesima di L. 340,850 di rendita consolidata 5 per 100, con decorrenza dal 1° luglio 1878; ed a titolo di secondo e terzo abbuonconto del valore degli stessi approvvigionamenti ha pagato alla Società sunnominata la complessiva somma in oro di L. 3,800,000 in conto capitale, più lire 513,000 per interessi al 6 per 100 netto sulla detta somma capitale per il periodo dal 1° luglio 1878 a tutto settembre 1880;

Ritenuto che a titolo di saldo dei crediti della Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria per gli accennati approvvigionamenti devesi ora corrispondere la somma in oro di L. 5,740,090.15, come dal certificato 21 aprile 1881 della Commissione per la liquidazione dei conti fra il Governo e la Società suddetta, visto ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici;

Considerato che sui pagamenti della specie fatti in oro deve essere calcolata la spesa dell'aggio relativo, che, nella ragione di L. 2.50 per cento sulla somma che trattasi ora di pagare, ascende a L. 143,502.25, per cui la spesa totale sarà di L. 5,883,592.40;

Considerato che bisogna provvedere ai fondi occorrenti per far fronte all'accennata complessiva spesa suavvertita, mediante alienazione di rendita consolidata 5 per 100, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1881, la quale, ragguagliata al prezzo di L. 90.80 per ogni L. 5 di rendita, in relazione agli attuali corsi di Borsa per la rendita a cedola staccata, si valuta ascendere a L. 323,986.36, ed a cifra arrotondata a L. 323,980, salvo i risultamenti finali della alienazione;

Dovendosi ora provvedere alla iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico dell'anzidetta rendita consolidata 5 0[0] di L. 323,980, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1881, ed alle conseguenti variazioni nello Stato di prima previsione dell'entrata ed in quello della spesa del Ministero del tesoro per il corrente anno 1881, in dipendenza della emissione della rendita stessa, della relativa alienazione, e del pagamento della somma di L. 5,740,090.15, dovuta alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, nonchè alla spesa di L. 143,502.25 per l'aggio dell'oro;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolato 5 per 100, dell'annua rendita di L. 323,980, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1881.

Art. 2. Sono autorizzate le seguenti variazioni allo Stato di prima previsione dell'entrata ed a quello della spesa del tesoro per il corrente anno 1881:

I. Nello Stato di prima previsione dell'entrata:

a) Al capitolo 13, art. 3°, *Imposta sui redditi di ricchezza mobile — Ritenuta sulle rendite di Debito pubblico, ecc.*, sarà portata in aumento la somma di L. 21,382.68, quale importo della ritenuta relativa alla somma lorda di L. 161,990, semestre al 1° gennaio 1882 sulla rendita consolidata 5 per cento, di L. 323,980, di cui allo articolo 1°;

b) Al capitolo 90 *bis*, *Prodotto della rendita consolidata* 5 *per cento, creata in relazione all'articolo* 11 *della Convenzione di Basilea e degli articoli* 5 *ed* 8 *del Compromesso di Parigi* (*legge* 29 *giugno* 1876, *n.* 3181), viene assegnata la somma di L. 5,883,592.40.

II. Nello Stato di prima previsione della spesa del tesoro:

a) Al capitolo 1°, *Rendita consolidata* 5 *per cento*, è portata in aumento la somma di L. 161,990, semestre al 1° gennaio 1882, della rendita di L. 323,980, di cui al precedente articolo 1°;

b) Al capitolo 109, *Aggio sull'oro*, è portata in aumento la somma L. 143,502.25, aggio del 2.50 per cento, a calcolo sulla somma di L. 5,740,090.15 da corrispondersi in oro alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria per saldo capitale ed interessi sul valore degli approvvigionamenti delle Ferrovie dell'Alta Italia.

c) Al capitolo 137, *Pagamento alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria in dipendenza della liquidazione dei conti, di cui all'articolo* 11 *della Convenzione di Basilea del* 17 *novembre* 1875 *e degli articoli* 5 *ed* 8 *del Compromesso di Parigi dell'*11 *giugno* 1876, *approvati con la legge del* 29 *giugno* 1876, *n.* 3181, è assegnata la somma di L. 5,740,090.15.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 maggio 1881.

UMBERTO.

A. Magliani.

Visto, *il Guardasigilli* T. Villa.

CONCORSO GOVERNATIVO

PER OPERE EDILIZIE IN ROMA

La *Gazzetta Ufficiale* del 20 corr. ha pubblicato il seguente Decreto Reale, che sancisce la legge relativa alla Convenzione per le opere edilizie in Roma, già discussa ed approvata dal Parlamento, e da noi riferita nel numero del 2 marzo scorso.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata il 14 novembre 1880 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Sindaco di Roma per il concorso dello Stato nelle opere edilizie e d'ampliamento della Capitale del Regno, colle modificazioni di cui all'articolo seguente.

Art. 2. *a)* All'articolo 9 della Convenzione è sostituito il seguente:

« La somma di 50 milioni di lire del concorso governativo sarà stanziata nei bilanci dello Stato in ragione di L. 2,500,000 all'anno, nei 20 anni a decorrere dal 1882 al 1901 inclusivamente ».

b) All'articolo 11 della Convenzione è sostituito il seguente:

« Della somma complessiva di 50 milioni, di cui agli articoli 1 e 9, 30 milioni s'intendono assegnati e vincolati integralmente ed esclusivamente alla esecuzione ed al pagamento delle opere di cui all'articolo 3; la somma rima-

nente s'intenderà devoluta a sussidio delle opere di cui agli articoli 4 e 6, imputandosi nella medesima le perdite per sconti ed anticipazioni anche in dipendenza dell'operazione di cui all'art. 10 ».

c) Al n. 4 della tabella *A* sarà sostituito il seguente:

« Proseguimento della via Nazionale, alla larghezza di 20 metri, dalla piazza di Venezia ai ponti sul Tevere ».

Art. 3. È autorizzata la spesa di L. 50,000,000 come concorso dello Stato nelle opere suddette.

Art. 4. Tale somma sarà iscritta in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo: *Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno,* e sarà stanziata in ragione di 2,500,000 lire all'anno, nei 20 anni a decorrere dal 1882 al 1901 inclusivamente.

Art. 5. Il Governo del Re presenterà ogni anno al Parlamento una Relazione sull'andamento delle opere edilizie contemplate nella presente legge.

Art. 6. Nel 1883 il Governo presenterà un disegno di legge per la esecuzione del Palazzo del Parlamento.

É autorizzata la spesa di L. 50 mila, da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dell'interno per il 1882 in apposito capitolo colla denominazione: *Premii agli autori dei migliori progetti per il Palazzo del Parlamento.*

Con Decreto Reale saranno stabilite le norme per il concorso ed il conferimento dei premii.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 14 maggio 1881.

UMBERTO.

Visto, *il Guardasigilli* T. Villa. Cairoli.

(*Segue il testo della Convenzione inserita nel* Monitore, *numero* 9 *a. c.*)

A questo proposito dobbiamo aggiungere che il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 19 sera, col seguente ordine del giorno, proposto dal consigliere Pericoli, ha pienamente approvate le modificazioni fatte dal Parlamento alla Convenzione pel concorso governativo:

« Il Consiglio comunale di Roma, preso atto delle modificazioni introdotte dal Parlamento Nazionale, coll'articolo secondo del progetto di legge sul concorso dello Stato nelle opere edilizie della Capitale, alla Convenzione da esso approvata il 27 settembre 1880, esprime la sua riconoscenza ai due rami del Parlamento ed al Governo per l'importante legge votata, e per l'alto suo significato ».

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Il nuovo Scalo marittimo di Santa Limbania a Genova verrà aperto al pubblico servizio a datare dal 1° giugno p. v.

><

Colla fine del corrente mese saranno definitivamente soppresse le tariffe, già più volte prorogate, sui trasporti a G. e P. V. da e per la Boemia, via Peri. Ritiensi che nel corso dell'entrante giugno saranno ultimate e pubblicate le nuove tariffe, che si stanno preparando in sostituzione delle predette. Frattanto gl'indicati trasporti potranno aver luogo da ferrovia a ferrovia colle rispettive tariffe interne, oppure approfittando parzialmente dei servizii cumulativi esistenti colle Ferrovie Bavaresi e colla Südbahn, appoggiando cioè le spedizioni alle Stazioni germaniche od austriache, a scelta degli speditori. In mancanza d'indicazione precisa, le spedizioni saranno appoggiate d'ufficio a Rosenheim od a Vienna Stazione.

><

Mentre si sta alacremente lavorando per aprire, mediante una galleria provvisoria (come indicammo nel numero precedente) il passaggio dei treni attraverso la frana che rovinò parte della galleria della Combetta sulla linea Torino-Modane, venne organizzato, per cura dell'Amministrazione dell'Alta Italia, oltre al già accennato servizio di trasbordo dei passeggieri e bagagli, anche un trasbordo di merci a grande velocità al punto dell'interruzione.

Questo trasbordo, che, per non portar pregiudizio al regolare andamento dei treni passeggieri, viene eseguito in ore notturne, andò in vigore fin dal 23 corr., e si compie, malgrado il disagio del personale di servizio, col più lodevole ordine e con sollecitudine.

Esso torna ad elogio dell'Amministrazione dell'Alta Italia, che lo attivò con grande suo sacrificio pecuniario, e specialmente dell'on. comm. Bachelet, Capo-Traffico della 1ª Divisione, il quale lo organizzò, superando gravi difficoltà, e lo fa costantemente sorvegliare dai suoi Ispettori.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici, con parere favorevole, la domanda delle Ferrovie del Nord della Francia, tendente ad ottenere che alle locomobili e trebbiatrici pesanti più di 5 e fino alle 10 tonnellate non sia applicata la metà della tassa in più, stabilita dalla tariffa comune N. 401: e che tali spedizioni siano invece considerate e tassate come quelle non superanti le 5 tonnellate.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Roccapalumba all'imbocco Palermo della galleria Magazzinazzo (linea di Vallelunga).

Sono stati incaricati di procedere a tale visita l'ingegnere-capo del Genio civile di Palermo ed il Regio Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, in concorso del Direttore governativo dei lavori, dei rappresentanti della Società esercente e di quelli dell'Impresa costruttrice. — Qualora dalla visita si riconosca che il predetto tronco trovasi in condizione da poter essere aperto all'esercizio, se ne farà l'inaugurazione il giorno della Festa nazionale, il 5 del prossimo giugno.

><

Veniamo assicurati che nello stesso giorno della Festa nazionale verrà pure aperto all'esercizio un nuovo tronco di ferrovia in Sicilia, cioè quello da Castellammare del Golfo a Castelvetrano (linea Palermo-Trapani).

A datare da oggi (25), viene introdotta una nuova coppia di treni omnibus sulla linea Milano-Mortara-Alessandria; ed i treni merci con viaggiatori n. 743 e 744 della linea Milano-Voghera, come pure il treno misto 246 della linea Novara-Arona saranno resi omnibus.

Avant'ieri ebbe luogo a Lucerna l'annunciata adunanza del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, nella quale fu interamente esaurito ed approvato l'ordine del giorno.
Gli onorevoli consiglieri italiani giunsero stamane a Torino di ritorno da Lucerna.

Le Società di navigazione R. Rubattino ed I. V. Florio accorderanno la riduzione del 50 p. 0[0] pel trasporto coi propri piroscafi delle persone, fornite di speciale foglio di riconoscimento, e degli oggetti destinati ai seguenti Congressi: Congresso ed Esposizione internazionale geografica, che si terranno a Venezia; Congresso ginnastico, che si terrà a Napoli; Congresso drammatico e Congresso dell'associazione fra i notaj del Regno, che si terranno a Milano.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa alcune modificazioni alle attuali tariffe pei trasporti di porcellane, stufe e vetrerie. In conseguenza del riordinamento delle tariffe, avvenuto di recente, i detti trasporti subirono un aumento di tariffa, contro il quale non mancarono gl'interessati di reclamare. Le proposte modificazioni mirano appunto a tacitare, nel limite del possibile, codesti reclami.

Il Prefetto di Milano, attesochè il sistema dei *tramways* a vapore è da qualche tempo in attuazione in quella provincia, ed accenna ad estendervisi ogni dì più; e siccome manca tuttora una legge che regoli l'esercizio di essi, ha ritenuto non meno necessario che urgente di provvedere in modo efficace alla tutela della pubblica incolumità. Perciò ha disposto che nell'esercizio delle tramvie siano osservate talune norme da lui medesimo stabilite, le quali dovranno essere osservate in attesa che venga attuato il nuovo Regolamento, a cui allude pure quello testè pubblicato dal Ministero in data 10 marzo a. c., relativo alla polizia stradale (*V. Monitore* N. 19).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha proposto al Ministero dei lavori pubblici l'aggiunta di una coppia di treni accelerati sulla linea Milano-Piacenza, onde tacitare i reclami sollevati per il lungo intervallo di tempo fra i treni 141 e 31 della detta linea.

Molti commercianti della Sicilia hanno sporto vivi reclami al Ministero di agricoltura, industria e commercio, affinchè venga al più presto attivato il trasporto delle merci a piccola velocità sulla linea Caldare-Canicatti-Licata — A tale riguardo siamo informati che il Ministero suddetto ha officiato quello dei lavori pubblici perchè i reclami dei commercianti siciliani possano essere al più presto possibile esauditi.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata l'apertura della gara per l'acquisto di 10 piattaforme girevoli, della lunghezza utile di 7 metri.

Sappiamo che il Ministero del tesoro (Direzione generale del tesoro), al cui esame venne sottoposto lo schema di Convenzione e di Capitolato predisposti per la concessione alla Provincia di Bergamo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta nella Valle Seriana da Bergamo al Ponte della Selva, non ha fatto eccezione a che si dia seguito agli atti necessarii per la stipulazione della Convenzione di cui si tratta.

Dal Consiglio di amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia furono sottoposte per l'approvazione al Ministero dei lavori pubblici le Convenzioni coi Comuni di Lonigo e Cologna per l'esecuzione e l'uso delle opere progettate nella Stazione di Lonigo, onde potervi introdurre il *tramway* Lonigo-Cologna; e colla Società delle Strade ferrate Meridionali per l'uso comune della Stazione di Bologna.
Lo stesso Consiglio ha pure sottomesso al detto Ministero per le sue decisioni la proposta per l'acceleramento della marcia dei treni 743 e 744 sulla linea Milano-Voghera.
Inoltre ha prese le seguenti deliberazioni:
Ha approvato l'atto di proroga della Convenzione 20 ottobre 1879 colla Società marmifera di Carrara, per prestito alla medesima di carri e pel proseguimento da Carrara dei vagoni della Società stessa:
Ha approvato, in via di esperimento, il regolamento per evitare i furti alla Stazione di Verona P. V.;
Ha autorizzato le Stazioni della rete ad accettare i trasporti a grande velocità di foglia di gelso e bozzoli, in servizio cumulativo colle Stazioni della ferrovia Milano-Saronno-Erba (ad eccezione di Milano P. C.), appoggiandoli alla Stazione di Camnago per la rispedizione a destino e viceversa:
Ha ordinato che anche per le vetture a letto sia applicata la disposizione dell'articolo 2° della tariffa relativa alle caparre per le vetture-salone, di esigere cioè una caparra da chi vuole assicurare una vettura a letto.

La Società dell'Industria del ferro è stata autorizzata a servirsi di locomotive per l'esercizio della ferrovia privata dalle Cave di lignite alla Stazione di San Giovanni, di cui la predetta Società è proprietaria.

I Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio hanno firmato il decreto, col quale l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane è autorizzata a sostituire all'attuale tariffa speciale N. 5 G. V. pel trasporto di ghiaccio e neve un'altra

tariffa, con cui si permette il carico dell'intera portata del vagone, limitato prima a 3|4 di essa, e vengono stabiliti per le spedizioni di ghiaccio e neve in piccole partite i prezzi della tariffa delle derrate alimentari, ridotti del 50 per cento.

Dalla Società della Strade ferrate Meridionali sono stati testè appaltati i lavori del tronco della linea Termoli-Campobasso, compreso fra i chil. 27 + 938 e 38 + 627. Il detto tronco fu diviso in quattro lotti: due dei quali, per l'importo di L. 600,000, furono assunti dal sig. Lori Olinto, uno dai signori Rocco e Vincenzo D'Alessandro per L. 300,000, e l'ultimo al sig. Giuseppe Lanfranconi per L. 200,000.

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

16 *maggio* — Essendo rimasti replicatamente deserti gli incanti per l'appalto del tronco da Loreo a Cavanella d'Adige, della linea Adria-Chioggia, l'appalto stesso venne concesso, a trattativa privata, al sig. Rossati Tito, per la somma di L. 527,020.47, corrispondente al 3.25 0[0 su quella di appalto.

17 *maggio* — Fatali per l'appalto del tronco Biadene-Signoressa, della linea Belluno-Feltre-Treviso — Venne presentata dal signor Frank Ettore un'ulteriore offerta dell'8.70 0[0 sulla somma di deliberamento provvisorio, la quale da L. 200,389.20 si riduce a L. 182,955.34. L'asta definitiva è fissata pel 6 giugno p. v. (V. *Not. Ferrov. Ital.*)

17 *maggio* — Fatali per l'appalto del tronco Fara-Romagnano Sesia, della linea Novara-Varallo — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta, l'appalto rimase definitivamente deliberato al signor Versé Alfeo (deliberatario provvisorio al 1° incanto), per la somma di L. 310,227.50, ossia col ribasso del 20.25 su quella di appalto.

17 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Ivrea-Tavagnasco, della linea Ivrea-Aosta — Deliberato provvisoriamente al sig. Piatti Pietro per la somma di L. 1,120,832, ossia col ribasso del 15.60 0[0 su quella di appalto — La scadenza dei fatali è fissata pel 6 giugno p. v.

Sunto delle più interessanti deliberazioni in materia ferroviaria prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 21 maggio corrente.

Il Consiglio ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra;

Un progetto per impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Brescia a Rezzato;

Un progetto per impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Saluzzo a Revello, in provincia di Cuneo;

Un progetto per impianto ed esercizio di un *tramway* a trazione meccanica da Tradate a Varese, in provincia di Como;

I tipi dei fabbricati per le Stazioni da costruirsi lungo il tronco da Tivoli a Cantalupo, della ferrovia Roma-Sulmona:

Ed un tipo di magazzino-merci con piano caricatore per le Stazioni intermedie lungo le ferrovie Benevento-Campobasso-Termoli ed Aquila-Rieti.

Il detto Consiglio, a sezioni riunite, ha pure emesso il parere che pel punto d'innesto della linea Roma-Sulmona colla ferrovia in esercizio Pescara-Aquila, sia da preferirsi il tracciato da Sulmona per Cocullo, e che debbano subito appaltarsi i lavori della galleria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Commissariati per l'esercizio delle ferrovie. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 7 aprile p. p., con cui è approvato il ruolo organico del personale dei Commissariati per il sindacato e la sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate, e dei relativi stipendii. Sono 111 impiegati, compresi 12 inservienti, colla spesa complessiva di . . . . L. 315,500

A cui aggiungendo:

Assegno pel Commissariato speciale delle Ferrovie Romane in . . . . »	15,000
Indennità agl'impiegati per la residenza stabile in Roma . . . . »	7,300
Indennità per le spese d'Ufficio . . . . »	23,800
Aumento del 10 0[0 agl'impiegati per compiuto sessennio . . . . »	6,149
Spesa totale L.	367,749

Ferrovie complementari del Regno. — Abbiamo già accennato alla formazione di una Società industriale, che si stava fondando per iniziativa del Banco di Roma.

Ora il *Popolo Romano* dice che questa nuova Società si è costituita il 18 corr. in Roma sotto il titolo di *Società generale per le ferrovie complementari*, con un capitale di 5 milioni, diviso in azioni di 250 lire cadauna.

Scopo della medesima è quello di prender parte allo sviluppo delle comunicazioni, mediante l'apertura di nuove strade ferrate e tramvie, e specialmente di secondare l'azione del Governo nella pratica attuazione della legge 29 luglio 1879.

A dare ai lettori un'idea più esatta di ciò che si propone la nuova Società, il detto giornale riproduce i principali articoli dello Statuto, così formulati:

« La Società ha per iscopo di:

« 1. Compiere tutte le operazioni tecniche, amministrative e finanziarie occorrenti, sia per ottenere dal Governo, da Corpi morali o da privati, tanto per conto proprio, quanto per conto di terzi, concessioni di ferrovie e tramvie; e sia per rilevare concessioni simili già ottenute da altri.

« 2. Costruire ed esercitare ferrovie e tramvie per conto proprio, come per conto dello Stato, di Corpi morali o di terzi, sia con capitali propri, sia in partecipazione con altri, sia mediante Società speciali appositamente costituite.

« 3. Acquistare od alienare ferrovie e tramvie, operare la fusione di Società o imprese ferroviarie.

« 4. Creare Società speciali per ferrovie o tramvie, interessarsi in quelle Società o in altre aventi lo stesso scopo, cedere loro o realizzare tutte o parte delle concessioni o imprese suindicate.

« 5. Assumere direttamente o in partecipazione con altri, appalti e servizii relativi alla costruzione od esercizio di ferrovie e tramvie, e in ispecie imprese per costruzione, fornitura e mantenimento del materiale, ed all'uopo creare officine speciali o partecipare alla loro creazione.

« 6. Compiere tutte le operazioni finanziarie o quelle mobiliari occorrenti o connesse al conseguimento degli scopi suindicati ».

La Società è amministrata da un Consiglio composto dei seguenti signori:

Principe D. Placido Gabrielli — D. Francesco Borghese Duca di Bomarzo — Principe D. Sigismondo Giustiniani-Bandini — Marchese Giulio Mereghi — comm. Biagio Caranti — cav. avv. Giovanni Frascari — comm. ing. Edo-

ardo Gioia — comm. Moisè Bondì — comm. Domenico Gallotti — conte Pio Filippani — comm. Epinamonda Segrè.

Vi ha poi un Comitato tecnico, del quale fanno parte il comm. Morandini, che fu già presidente del Consiglio per le ferrovie dell'Alta Italia, e il comm. Martorelli, ispettore generale alle Romane.

Questi nomi (dice il *Pop. Rom.*) sono arra sicura della serietà con la quale sarà condotta la Società: ne è anche una prova indiscutibile il fatto, che la Società non intende fare per ora alcun appello al pubblico, conservandone i fondatori tutte le Azioni.

Il Banco di Roma, al quale è dovuta principalmente l'iniziativa della nuova Società, col dar vita ad un istituto i cui interessi sono intimamente collegati allo sviluppo economico del paese, e coll'attirargli il concorso d'importanti Case italiane e straniere, ha reso un vero servizio a Roma ed all'Italia.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — In seguito alla diminuzione di lire 8.70 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 200,389.20, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 26 aprile ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno — Feltre — Treviso, compreso fra Biadene e Signoressa, in provincia di Treviso, della lunghezza di metri 7,247.47 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per Stazioni e caselli di guardia per la parte sopra terra, la fornitura e posa in opera dell'armamento della via e delle travate metalliche per ponti), si procederà alle ore 10 ant. del 6 giugno p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Treviso, simultaneamente al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 182,955.34, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 8 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,000, in numerario od in rendita D. P., e quella definitiva in L. 21,000 idem.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Alle ore 10 antimeridiane dell'11 giugno p. v., presso il sudd°. Ministero, e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, compreso fra il chil. 3 + 700 e il chil. 24 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni, estendendosi i lavori relativi all'armamento anche al precedente tronco fra il chil. 0.300 e il chil. 3 + 700) per la presunta somma di L. 1,764,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro 30 mesi dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 70,000, ed in L. 140,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — Il *Popolo Romano* dice:

Sappiamo che in questi giorni è stato firmato il Decreto Reale per la costruzione della ferrovia complementare Arezzo-Fossato, compresa fra le linee di quarta categoria di cui nella legge del 29 luglio 1879.

Questa ferrovia, destinata a dare novella vita all'alta valle del Tevere e ad una delle più ubertose regioni della vicina Umbria, muoverà da Arezzo, e per Umbertide e Gubbio raggiungerà la linea Falconara-Orte alla Stazione di Fossato, mettendo in diretta comunicazione colla Toscana da una parte e colle Marche dall'altra il circondario di Gubbio, altra volta così fiorente pei suoi commerci e per le sue industrie.

Ferrovia Perugia-Terni. — Si ha da Perugia, 17, che quel Consiglio comunale deliberava di accettare la proposta della Giunta favorevole in massima alla costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto Perugia-Todi-Terni, in base al progetto tecnico presentato dall'ing. Arienti; ed incaricò la Giunta di far pratiche coi Comuni interessati per devenire alla costituzione del Consorzio.

Ferrovia Bologna-Verona. — Scrivono da Bologna, 18, alla *Perseveranza:*

Nella seduta dell'altro ieri del Consiglio comunale, si è discusso l'argomento importantissimo della ferrovia Bologna-Verona, una di quelle di terza categoria, comprese nella legge 29 luglio 1879. L'allacciamento diretto della nostra città e provincia con quella di Verona è un fatto che tutti riconoscono non poter che migliorarne grandemente l'avvenire commerciale e industriale. I Comuni, pei quali la nuova linea dovrebbe passare, sono in generale favorevoli: molti hanno già votato sussidii, altri lo faranno; ed una Commissione intercomunale si è costituita, allo scopo d'affrettare l'effettuazione dei legittimi desiderii di queste popolazioni.

Ma, se la cosa cammina bene per quanto riguarda la nostra provincia, non altrettanto si può dire per quella di Verona; la quale pare abbia il progetto di mandar le cose per le lunghe e di ritardare ogni conclusione il più che sia possibile.....

Malgrado questa opposizione, noi non si è stati con le mani in mano; e il nostro Consiglio comunale votava all'unanimità nell'accennata seduta — astenutisi gli onor. L. Berti e Scarselli nella loro qualità di deputati provinciali — il seguente ordine del giorno, di cui omettiamo per brevità i considerandi che lo precedono:

« Il Consiglio, facendo plauso alla Deputazione provinciale per quanto ha fin qui operato in ordine alla linea Bologna-Verona, e conformandosi ai voti espressi dalla Commissione intercomunale costituitasi per sollecitare la costruzione di detta linea;

« Delibera di esortare vivamente la prefata Deputazione affinchè: 1. Voglia intanto promuovere l'esecuzione immediata del tronco Bologna-San Felice, offrendo l'anticipazione della quota governativa, a termini dell'art. 17 della legge 29 luglio 1879, pronto il Comune di Bologna a concorrere alla relativa spesa, anche in una misura maggiore di quella che gli è imposta dalla legge stessa; 2. Ottenuta dal Governo l'approvazione degli studii dell'intera linea e la dichiarazione per l'immediata costruzione del tronco Bologna-San Felice, curi il modo di assicurare e raggiungere il compimento della linea suddetta, nel quale è riposto soprattutto l'interesse speciale del Comune di Bologna ».

Il tronco Bologna-San Felice, della lunghezza di circa 84 chilometri, torna per sè stesso di grande utilità, dacchè apre una nuova via di comunicazione con ricchi Comuni modenesi, e può riguardarsi come un avviamento sicuro all'attuazione dell'intera linea Bologna-Verona.

Ferrovia Vigevano-Milano. — L'assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria della ferrovia Vigevano-Milano, che ebbe luogo in Milano il 18 corrente, lasciò in tutti gli intervenuti un senso di vera soddisfazione. Per chi ricorda le peripezie disastrose per le quali ebbe a passare questa Società sin dai suoi primordii, e le difficoltà economiche che ebbe ad attraversare negli ultimi anni, quando, gravata da un debito di oltre 850,000 lire, era costretta a subire continui sacrificii, riescì di grande conforto la lettura della chiara ed elaborata Relazione presentata dal Consiglio d'amministrazione; la quale, accennando all'aumento grandissimo che ebbero i principali proventi della Società, dimostra come il debito sociale sia ora ridotto a lire 220,000.

I prodotti lordi della linea raggiunsero nel 1880 lire 1,088,724, corrispondenti a L. 27,916 per chilometro; per

cui la quota netta spettante alla Società, in base alle Convenzioni vigenti colla esercente Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, fu di L. 447,650, superiore quindi di L. 29,600 a quella del 1879.

Il reddito netto della gestione, depurato cioè di tutti i servizii gravanti l'asse patrimoniale fu di L. 275,675, con un aumento di L. 38,960 su quello del 1879. Si può dire pertanto che questa Società, la quale non ha alcuna garanzia da parte dello Stato, è destinata per forza propria ad una vita assai rigogliosa, avendo già costituito il proprio fondo di riserva prescritto dallo Statuto, ed iniziato col suddetto esercizio l'ammortamento delle proprie azioni sociali.

Nel corrente anno poi, assecondando un desiderio ed un bisogno generalmente sentito, la Società ha compiuto importanti lavori alla propria Stazione di Porta Ticinese, onde renderla atta al servizio delle tariffe speciali, servizio che venne attuato col 16 corrente.

Se queste spese, non assolutamente imbarazzanti per la regolare azienda sociale, non avessero indotto il Consiglio a non dipartirsi da quella condotta prudente sin qui seguita, si sarebbe potuto distribuire alle Azioni un dividendo di L. 12,72; ma esso credette di proporre invece, e l'Assemblea approvò, un riparto di sole L. 8.50, sempre in aumento su quello antecedente: aumento che la migliorata situazione economica sociale, e la sicurezza che l'applicazione delle tariffe speciali abbia a portare un rilevante incremento al traffico della linea, lasciano sicuri sarà certamente per progredire negli anni successivi.

Tramvie in Italia — Al 30 aprile p. p. la lunghezza delle tramvie a cavalli ed a vapore in esercizio, in costruzione ed in corso d'esame per la superiore concessione ammontava a chil. 2413.71, i quali si dividono nel seguente modo:

Tramvie a cavalli	in esercizio	chil.	113.24
»	in costruzione	»	10 »
»	in corso d'esame	»	29.60
	Totale a cavalli	chil.	152.84
Tramvie a vapore	in esercizio	chil.	903.12
»	in costruzione	»	152.61
»	in esame	»	1205.14
	Totale a vapore	chil.	2260.87
	Totale come sopra	chil.	2413.71

Tramways di Piacenza. — Scrivono da Piacenza, 18, al *Corr. Mercant.*:

Lunedì scorso ebbe luogo l'apertura al pubblico del nuovo *tramway*, costrutto dall'egregio nostro ingegnere Manfredi, per conto di una Società inglese, rappresentata in Italia dal signor Mackenzie, che ci ravvicina a Genova di 25 circa chilometri, giungendo per ora fino a Ponte dell'Olio, grossa borgata nel versante settentrionale degli Appennini. È già stato compilato dalla detta Società un progetto per continuare questa linea fino a Chiavari, e gli studii eseguiti lasciano credere l'impresa di non troppo difficile costruzione.

Grandissimo vantaggio ne verrebbe alla nostra provincia ed alla vallata dell'Entella, se si attuasse questo progetto, per la riuscita del quale si formano i più vivi augurii.

È anche in pendenza un progetto di costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto, che ci congiunga a voi, passando per le vallate della Trebbia e del Bisagno; e sarebbe desiderabile che questa linea da costruirsi venisse presa in seria considerazione dal Governo e dalla vostra Provincia, perchè potrebbe servire di succursale alla linea dei Giovi, abbreviando la distanza tra Genova, i Ducati, le Romagne, il Veneto e la Germania per la linea di Ala, di una trentina circa di chilometri. Io credo che, passando su questa linea tutte le merci dirette ai punti suindicati, la linea dei Giovi verrebbe ad essere liberata da un passaggio vistoso di merci, con gran vantaggio del vostro commercio quando sarà aperto il Gottardo. Un immenso beneficio sarebbe anche sentito da tutti i paesi della vallata del Bisagno, che verrebbero a voi avvicinati dalla comodità di questa ferrovia.

Questo progetto è stato presentato alla nostra Provincia dalla Società di Batignolles, la quale però non l'ha corredato di alcuno studio sul conto preventivo, proponendo di fare la linea a proprie spese, da esserle rimborsate in un numero d'anni, domandando il concorso delle Provincie interessate, Piacenza, Pavia e Genova.

Tramways nella provincia di Vicenza. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, convocato pel 28 corr., è chiamato a deliberare sulle domande di sussidio per l'attivazione di un *tramway* sulle linee Vicenza-Barbarano-Noventa-Montagnana, Vicenza-Marostica e Schio-Arsiero.

— Il *Giornale di Vicenza* aggiunge:

I Comuni di Malo, Monte di Malo, Isola di Malo, Costabissara e Caldogno, uniti in Consorzio, vogliono anch'essi, per giustizia distributiva, un *tramway* Vicenza-Malo; e già produssero alla Provincia domanda del sussidio chilometrico, alla pari degli altri Comuni chiedenti linee di *tramways*.

Tramways di Livorno. — Il 22 corr. si inaugurò il *tramway* dalla Stazione di Livorno all'Ardenza. In questo ultimo luogo vi fu un banchetto, nel quale il cavaliere Castellani, regio delegato del Comune, fece gli elogi all'intraprenditore della linea, signor Charles, pel modo, con cui ha soddisfatto i suoi impegni.

Ferrovie Sarde. — La Commissione, che annunziammo venuta da Sassari a Roma per ottenere dal Ministro dei lavori pubblici alcune modificazioni all'orario presente delle Ferrovie Sarde, il quale cagionava disturbi e danni al commercio operoso di quella provincia, ha compiutamente ottenuto lo scopo, dacchè è stato effettivamente compilato un nuovo orario, di comune accordo fra l'on. Baccarini, gli egregi commissarii e la Direzione generale delle Ferrovie Sarde. La più notevole, e ad un tempo la più utile modificazione ottenuta, consisterebbe nell'aggiunta di un treno da Chilivani a Sassari, e di un altro da Banorva a Chilivani, l'ultimo dei quali però in via di esperimento.

Ferrovie in Sicilia. — Lo *Statuto* di Palermo annunzia che la inaugurazione della linea Palermo-Trapani sembra possa venire ritardata a causa di guasti avvenuti nella galleria Buturro presso S. Ninfa. Quantunque siasi dato subito mano alle riparazioni, pure è assai probabile non si arrivi in tempo pel primo del prossimo giugno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 22 corr., il Consiglio provinciale di Milano si occupò della proposta sulla nuova domanda del Ministero del tesoro pel pagamento della somma votata per la ferrovia del Gottardo; e fu senza discussione approvata la proposta della Deputazione, così formulata:

« Ritenuto che colle proprie deliberazioni 28 aprile 1878, 25 gennaio 1880 e 9 agosto 1880 venne già dichiarata risolta di diritto l'obbligazione assunta colla deliberazione 22 maggio 1870 di concorrere colla somma di un milione di lire nella spesa per la costruzione della ferrovia del Gottardo;

« Ritenuto che, non essendo stato scelto per la linea Novara-Sesto Calende-Pino il tracciato passante per Ternate, alla quale scelta era stato vincolato il sussidio nuovamente promesso colla deliberazione 25 gennaio 1880, anche questa deve ora considerarsi priva d'ogni effetto;

« Ritenuto che i pregi del progetto della ferrovia di congiunzione fra Gallarate e la Novara-Pino superiormente a Sesto Calende non giustificherebbero la votazione di una nuova sovvenzione, attesa la gravità del contributo imposto alle Provincie dalla legge 29 luglio 1879 per la costruzione di quella ferrovia;

« Il Consiglio provinciale di Milano, confermando la propria deliberazione 25 gennaio 1880, colla quale venne

accordato il contributo di due decimi della spesa di costruzione della ferrovia di congiunzione fra Gallarate e la linea Novara-Pino, e l'anticipazione di tutta la somma occorrente per la stessa costruzione, delibera di non potere assumere altri oneri per la costruzione della ferrovia del Gottardo e delle linee di raccordo colla stessa, e dichiara nuovamente risolte di diritto le obbligazioni di altre sovvenzioni per l'addietro votate ».

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese* del 19 scrive:

Le trattative fra la Svizzera e la Francia per il raccordo delle ferrovie francesi alla Svizzera sul confine neuchatellese presso Col-des-Roches e presso Ginevra, sono riuscite ad un completo accordo fra amendue le parti. La Confederazione ha fatto certe riserve verso la Savoja per quistioni daziarie, e con ciò si assicurò l'applicazione dei trattati.

Ferrovie francesi. — La Compagnia delle ferrovie dell'Ovest, la quale ha così largamente sviluppato sulla sua rete l'applicazione del freno ad aria compressa (sistema Westinghouse), fa ora esperimento di un sistema, che consiste nell'utilizzare lo stesso conduttore del freno per mettere i viaggiatori in relazione cogli agenti dei treni.

Dal cielo d'ogni scompartimento pende una maniglia, che si tira per chiamare. Questo movimento produce l'apertura d'un fischietto collocato sotto la vettura e funzionante ad aria compressa nel conduttore generale dei freni. La depressione così prodotta in questo conduttore mette in azione, mediante un sistema abbastanza semplice immaginato dagl'ingegneri della Compagnia dell'Ovest, un secondo fischietto collocato sulla macchina. Il macchinista avvertito chiama il capo del treno, che sta a lato del *tender*.

Nella vettura, la maniglia, dopo tirata, non può essere rimessa al posto dal viaggiatore, ed il fischio si fa udire finchè un agente vada a chiuderla esternamente. La vettura da cui è partita la chiamata è dunque indicata dal rumore del fischio, e lo scompartimento della vettura dalla posizione della maniglia.

Questo sistema non richiede alcun nuovo organo di trasmissione da una vettura all'altra; e le numerose esperienze fatte nel treno celere dell'Havre ne dimostrarono la costante regolarità. In una parola, pare doversi realizzare nel modo più felice tutte le condizioni della semplicità e del buon funzionamento.

Ferrovie tedesche. — I giornali tedeschi annunziano che al Parlamento germanico è stato presentato un progetto di legge per un imprestito di 12,485,664 marchi per le strade ferrate dell'Alsazia-Lorena. Il Cancelliere dell'Impero si propone di acquistare con questa somma le ferrovie da Sarreguémines a Sarrebourg, da Courcelles per Boulay a Teteschen, da Château Salins e Vic alla frontiera presso Chambray. Esso vuole inoltre saldare il resto dovuto sul prezzo d'acquisto della ferrovia da Colmar a Münster. Esso desidera pure di assestare le faccende colla Compagnia francese delle strade ferrate dell'Est, per alcuni terreni ed edificii acquistati dall'Amministrazione delle strade ferrate dell'Impero. L'imprestito verrà realizzato per mezzo di buoni del Tesoro.

— Scrivono da Monaco, 20, alla *Perseveranza:*

A Lichterfeld fu aperta la prima ferrovia con motore elettrico, alla presenza di tutte le Autorità civili e militari. Essa fu costruita dalla Casa Siemens e Halste; e benchè della sola lunghezza di chilom. 2 1[2, pure i risultati furono favorevolissimi.

Ferrovie portoghesi. — La concessione della linea Lisbona-Torres-Vedras è stata accordata ai signori H. Burnay e C. Essa darà ai prodotti della regione più produttiva del Portogallo, ed in particolare a quella in cui si raccolgono i vini meglio adatti all'esportazione, dirette relazioni col porto.

La linea passa per Cintra, Torres Vedras e Caldas de Raincha, e terminerà provvisoriamente a Torres-Vedras, per essere poi prolungata, se il Governo lo vorrà, sino a San Martinho, piccolo porto della costa portoghese.

Ferrovie della Romelia. — Scrivono da Filippopoli alla *Politische Correspondenz*, che un delegato della Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi è arrivato in quella città per riprendere le trattative col Governo provinciale, circa la linea Sistow-Tirnovo-Hain-Boghaz-Eski-Sagra, nella Romelia orientale. Le trattative erano state aperte l'anno scorso dalla Compagnia delle Ferrovie dello Stato austriaco. Ma poscia, pare che questa Società abbia ceduto i suoi studii, nonchè i suoi diritti sulla indicata ferrovia, alla Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi.

Notizie Diverse

Esposizione nazionale di Milano. — Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio, oltre ai premii per l'agricoltura e per la zootecnica, ha istituiti altri premii per le industrie e per le Società operaie di mutuo soccorso, da conferirsi in occasione dell'Esposizione nazionale di Milano.

Questi premii sono da tenersi distinti da quelli stabiliti dal Comitato nel regolamento per la Giurìa, e non si può aspirare ad essi che mediante concorso.

In esecuzione quindi delle disposizioni prese dal detto Ministero, si dichiarano aperti i concorsi per i seguenti premii:

1. Tre medaglie d'oro per le più importanti invenzioni industriali, che abbiano direttamente agevolato lo sviluppo delle industrie nazionali, ovvero sottratte queste dalle necessità di fare uso di invenzioni straniere.

2. Tre medaglie d'oro per coloro che, durante l'ultimo decennio, abbiano promosso ed avviato, con utili risultati, l'esercizio di nuove industrie nel nostro paese.

3. Tre medaglie d'oro per coloro che, durante l'ultimo quinquennio, sieno riesciti ad avviare e stabilire, con utili risultati, l'esportazione di prodotti agricoli od industriali italiani in paesi stranieri, nei quali per lo innanzi tale esportazione non esisteva: in altri termini, coloro che sieno riesciti ad aprire nuovi mercati stranieri ai prodotti italiani.

A questo concorso possono farsi iscrivere anche coloro che non sono espositori.

4. Tre medaglie d'oro per gli Stabilimenti industriali, che abbiano promosso speciali istituzioni di previdenza a vantaggio dei loro operaj.

5. Quattro medaglie d'oro per Stabilimenti di industrie artistiche, ceramiche, vetri, bronzi, intagli, i cui prodotti rivelino un progresso notevole dal lato della eleganza della forma, della squisitezza del gusto, per correttezza di disegno, armonia nella distribuzione dei colori, ecc.

6. Quattro medaglie d'oro a favore delle Società operaie di mutuo soccorso, che dimostreranno di essere meglio ordinate e di aver meglio corrisposto al loro scopo.

A questo concorso sono ammesse anche le Società operaie di mutuo soccorso, che non figurassero alla Esposizione.

Le domande degli aspiranti ai varii concorsi, corredate delle prove e documenti necessarii, dovranno essere presentate al Comitato esecutivo della Esposizione in Milano non più tardi del 30 giugno p. v., termine improrogabile. — Per ogni concorso sarà presentata una singola domanda.

Carrozza a vapore Bollèe. — Il 18 corr. si fece in Milano un nuovo esperimento della carrozza a vapore, sistema Bollée, di cui abbiamo già parlato nel nostro numero del 20 aprile p. p., e del cui privilegio sono concessionarii i signori Vidali e Comelli. Vi presero parte (dice la *Perseveranza*) il professore Colombo, il sig. Giulio Vigoni e l'ingegnere Ponzio, insieme al signor Vidali ed al signor Horn, qui venuto per l'impianto della ferrovia elettrica nel giardino dell'Esposizione. Si fece un giro sui bastioni, e di là alla Cagnola, tornando per piazza Castello. La carrozza a vapore, il cui meccanismo è semplice e ingegnosissimo, si dimostrò atta a compiere, senza il minino sforzo, tutte le evoluzioni che si fanno con una carrozza ordinaria, girando a tondo in un cerchio di quattro metri di raggio, evitando colla massima facilità i veicoli che

incontrò, fermandosi a piacere quasi istantaneamente, e ripartendo senza esitazione anche sulle tratte di fresco inghiaiate. Il grande vantaggio che essa presenta sugli altri sistemi consimili, soprattutto per la facilità delle evoluzioni, dipende dall'ingranaggio differenziale, che trasmette il moto alla pala posteriore ; il quale permette di sterzare perfettamente, grazie alla indipendenza delle ruote motrici. Nessun incomodo per fumo o calore è risentito da chi sta nella carrozza; nessuno spavento è risentito dai cavalli che la rasentano, perchè nè fa rumore, nè si vede fumo, almeno in quantità apprezzabile. In sostanza, è difficile immaginare una soluzione più riuscita del problema, così arduo e giammai risolto in modo soddisfacente, della trazione a vapore sulle strade ordinarie; e si può sicuramente predirle un bell'avvenire per le comunicazioni vicinali, per le quali fosse già di troppo l'impiego della tramvia.

Navigazione a vapore nei fiumi e canali dell'Alta Italia. — Leggiamo nel *Sole* del 19:

Or sono circa tre anni, l'ing. Guscetti, nostro concittadino, tenne una conferenza alla nostra Camera di commercio sopra un suo progetto di navigazione a vapore nei fiumi e canali dell'Alta Italia.

Egli si proponeva di mettere in comunicazione il porto di Venezia, pel Po, Naviglio di Pavia, Naviglio Grande, Ticino e Lago maggiore, colla ferrovia del Gottardo a Magadino, trasportando così le merci dal mare al piede del San Gottardo ad un costo minore della metà di quello ferroviario da Genova a Magadino.

Dopo anni di fatiche, di studii, d'esperimenti, l'ing. Guscetti riescì a formare la Società, che deve porre in attuazione il suo progetto.

Trovato il capitale necessario, fornitogli da tre primarie Banche di Torino, son già otto mesi che si è recato in Inghilterra a sovraintendere alla costruzione dei vapori a nuovo tipo, con accessorii di sua invenzione, che gli permetteranno di vincere tutte le difficoltà naturali dei nostri fiumi.

Il primo vapore-modello partirà fra pochi giorni dall'Inghilterra, e farà un viaggio pel quale dovrà superare contrasti di gran lunga maggiori di quelli dei nostri fiumi e dei nostri canali. Sarà un viaggio interessante, e tale da poter dimostrare come anche con battelli di proporzioni minime, ma perfezionati, si possano affrontare gli ostacoli d'una lunga traversata. Fatto il tragitto dall'Inghilterra ad un porto settentrionale della Francia, l'ing. Guscetti passerà pel gran sistema di navigazione interna francese, toccando Parigi, Lione, Avignone, ecc., per riprendere il mare a Marsiglia, e di là, passando pei porti della Liguria, farà il giro della penisola, ascenderà l'Adriatico fino a Venezia, da dove comincierà il suo lavoro, rimorchiando barconi pei nostri fiumi e canali.

Il progetto Guscetti riattiverebbe grandemente il movimento commerciale di Venezia, alla quale farebbe capo buona parte del commercio asiatico, australiano ed africano in corrispondenza col Nord d'Europa, nonchè forse anche il transito di merci provenienti da paesi dell'Ovest.

Speriamo che l'esito corrisponderà alle speranze ed agli esperimenti del signor Guscetti.

Ufficii postali. — Col 1°. giugno p. v. verranno aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2ª classe:

Boccadifalco (provincia di Palermo); Boccolo dei Tassi (prov. di Piacenza); Brusson (prov. di Torino); Moricone prov. di Roma); Pallagorio (prov. di Catanzaro).

Ufficii telegrafici. — Il 9 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Vada (provincia di Pisa); ed il 20 corr. in Brolo (prov. di Messina) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Flootings-railways. — Allorquando una linea ferroviaria è troncata da un braccio di mare, da un golfo o da un corso d'acqua di grande larghezza, devesi rinunziare a fare un ponte per far passare i treni. Da qualche anno si è giunti a superare la difficoltà col costruire delle grandi barche, sulle quali s'imbarcano gli stessi treni. I *flootings-railways* od i *ferry-boats* funzionano benissimo in Inghilterra ed in Germania. Si è cominciato dal costruire delle barche trasportanti alcuni vagoni; oggi si hanno già dei portatori di sufficienti dimensioni per dar posto a dei piccoli treni. Soltanto la locomotiva rimane sulla strada; dalla parte opposta un'altra macchina si tien pronta a rimorchiare i vagoni trasportati. Si evitano così le spese di trasbordo. Questo sistema tende a generalizzarsi. Tre anni fa, venne applicato sul lago di Costanza per fare la traversata da Friedrichshafen a Romanshorn. Si sono poste così in relazione diretta le ferrovie della Baviera e del Wurtemberg colle linee della Svizzera. Questo *ferry-boat* è più grande di tutti quelli che si sono fatti in Europa. Può trasportare dodici vagoni disposti su due file di ruotaie. Il battello ha 70 metri di lunghezza sopra dodici di larghezza. Pesca 1 metro e 70 cent., e le sue ruote hanno 7 metri di diametro. È diviso da tramezze di nove compartimenti. Allorquando il carico non ha un peso sufficiente affinchè il battello si cali al livello della ferrovia, si apre uno degli scompartimenti, il quale si empie d'acqua fino a che la linea di fluttuazione raggiunga la conveniente altezza.

Gli Americani hanno fatta ora un'applicazione di questo sistema, che merita tutta l'attenzione degli ingegneri europei. Non si tratta più, infatti, di trasportare alcuni vagoni, sibbene dei treni interi colle loro locomotive pronte. L'iniziativa di quest'opera interessante appartiene alla Compagnia *Grand Central Pacific*. Essa ha costruito il *Solano*, ora in servizio regolare all'imboccatura del Sacramento, nella baia di Carquinez, in California. Questo immenso *ferry-boat* trasporta i treni da Benicza a Port-Costa; per ciò la ferrovia è prolungata in qualche maniera fino a San Francisco.

La lunghezza totale del *Solano* è di 129 metri e 23 cent.; la larghezza della piattaforma di 35 metri; pesca 2 metri, ed è di 3000 tonnellate. Le due ruote propulsive hanno circa dieci metri di diametro; sono indipendenti l'una dall'altra, e ciascuna è posta in moto da una macchina a vapore verticale a bilanciere, della forza di 2000 cavalli. Le macchine sono installate alle parti, e lasciano tra esse un grande spazio sufficiente per il porto di quattro ruotaie. Si possono albergare sopra il *Solano* 48 vagoni di merci, la cui lunghezza, come si sa, è assai maggiore di quella dei nostri vagoni d'Europa. Le piattaforme d'abbordaggio su ciascun *quai* hanno 34 metri di lunghezza: esse possono girare su sè stesso in guisa di unire la terraferma al battello; i loro movimenti si effettuano col mezzo di motori idraulici. I treni sono così direttamente imbarcati, senza che ci sia bisogno di muovere e staccare la locomotiva. Questo *ferry-boat*, veramente mirabile, funziona colla più grande regolarità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La fermezza non venne meno nella scorsa settimana ai valori ferroviarii, per quanto il mercato non si mostrasse, rispetto ad essi, molto animato. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 485 al 480, e chiusero a 482; stazionarie le Obbligazioni a 279.50; nominali i Boni a 548. Le Sarde, della serie A, non si mossero dal prezzo di 277.50; le altre, della serie B, da quello di 280.50. Le nuove negoziate a 276.25 e 277. Le Sarde di preferenza a 219.

Le Azioni Ferrovie Romane invariate su 139 circa; le Monteceneri a 466; le Palermo-Trapani a 286.25; le Pontebbane a 449; le Meridionali austriache a 290.25.

Parigi diede alle Azioni Lombarde il prezzo di 261; alle Obbligazioni relative quello di 286 a 287; le Vittorio Emanuele si tennero a 280; le Azioni Ferrovie Romane a 135 e 136; le Obbligazioni a 370.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Barletta — Ecco il dispaccio dei primi numeri estratti nella 51ª estrazione, avvenuta il 20 corr.

Serie	N.	L.
Serie 3089	N. 32	L. 20,000 (oro)
» 5767	» 37	» 2,000 »
» 1257	» 30	» 500 »
» 4504	» 12	» 500 »
» 537	» 39	» 400 »
» 4361	» 16	» 400 »

Serie rimborsate.

4606 — 4251.

CONVOCAZIONI

Società italiana delle Miniere petroleifere di Terra di lavoro (in liquidazione). — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 29 corr. in Milano (via S. Giuseppe, 4), per la relazione dei liquidatori sullo stato dell'azienda, per la nomina di un liquidatore in luogo del dimissionario sig. Compagnoni, e per deliberare sopra un progetto di cessione.

Banca italiana di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 7 giugno p. v. in Roma, sede sociale (via Crociferi, 44), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1880 e relazione dei revisori, e per la nomina di due revisori pel 1881.

Società R. Rubattino e C. di Genova. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 12 giugno p. v. in Genova, sede sociale (piazza De Marini, 1), per approvare la fusione colla Società Florio di Palermo, onde costituire una nuova Società italiana di navigazione a vapore; e per accordare pieni poteri alla Gerenza per la stipulazione di tutti gli atti all'uopo occorrenti.

Avvisi d'Asta

Il 31 corr., presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento della Casa di sanità, ad uso Capitaneria di porto e Sanità marittima in Savona, ascendente a L. 50,000. Lavori da eseguire entro 400 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori sulla variante di Castroreale, per il presunto importo di L. 40,443.10. Deposito cauzionale eguale al decimo dell'importo dei lavori, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto.

— Il 1° giugno p. v., presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul fiume Reno e relative rampe d'accesso, lungo la strada obbligatoria Grizzana-Vergato, nel Comune di Tavernola Reno, per il presunto importo di L. 90,448.10. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o biglietti di Banca nazionale; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione del fabbricato ad uso degli Ufficii postali e delle ipoteche in Padova, per il presunto importo di L. 103,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in rendita D. P., oltre L. 1000 in valuta legale per spese d'asta e contratto.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Padova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione dei manufatti e corsi d'acqua della sezione VI del 1° circondario idraulico di Padova, in diminuzione della presunta annua somma di L. 36,787.49, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1886. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della complessiva somma di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

18ª Settimana. — *Dal* 30 *al* 6 *maggio* 1881.

	Chil. esercitî	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	483,169.53	334.14
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	429,952.49	297.34
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	+ 53,217.04	+ 36.80
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	7,990,458.25	5,525 90
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	7,020,769.04	4,855 30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+ 969,689.21	+ 670.60
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,285.—	234,413.33	182.42
Settimana corrisp. nel 1880.	1,164.—	172,259.75	147.99
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 121 —	+ 62,153.58	+ 34.43
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,276.86	3,946,347.53	3,090.67
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,162.68	2,961,377.35	2,547.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 114 18	+ 984,970.18	+ 543.64

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitî	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	676,771.84	20,992.71
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	551,133.41	17,095.57
Differenza (in più . . .	—	125,638.43	3,897.14
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 detto 1881 .	1,681	5,725,294.11	17,759.26
Periodo corr. 1880	1,681	5,027,290.67	15,594.12
Aumento	—	698,003.44	2,165.14
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,117,70	10,497,62	7,477,49
Piccola Velocità	9,508,48	407,21	3,378.14
Totali . . .	37,626,18	10.904,83	10,855.63

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di gennaio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,828.96	28,110.28	2,837.54	38,776.78
Bagagli e cani . .	79.13	344.86	39.40	463.39
Merci a grande vel.	874.89	4,014.73	967.51	5,857.13
Merci a piccola vel.	9,976.07	22,275.36	3,310.52	35,561.95
Introiti diversi . . .	440.86	516.93	256.45	1,214.24
Totale . . .	19.199,91	52,262.16	7,411.42	81,873.49

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 16 maggio 1881, N. 114.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale ordinaria.

Nella seduta del dì 12 corrente il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi al disposto dell'art. 20 dello Statuto sociale, ha deliberato che gli Azionisti della Società siano convocati in *generale Adunanza* pel dì 27 *giugno prossimo, a mezzogiorno,* presso la Sede sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

PROGRAMMA:

Lettura del Rapporto dei Sindaci per la revisione del Bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1880;

Lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del Bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1880;

Nomina di un Consigliere definitivo in surroga del sig. comm. marchese *Gioacchino Pepoli,* defunto, da rimanere in ufficio fino al 31 dicembre 1881 (Art. 44 dello Statuto);

Nomina di tre Sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del Bilancio sociale dell'anno 1881.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 14 *maggio* 1881.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. 130,000 di Olio d'Oliva, di cui Chilog. 30,000 per il magazzino di NAPOLI, e Chilog. 100,000 per il magazzino di FIRENZE, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 Marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale occorrente per ogni magazzino o per Lotti di almeno 10,000 Chilog. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 30 corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrá pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3.o del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 15 Maggio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali è convocata pel giorno 14 giugno a mezzodì nella sede della Società in Firenze, Via Renaj, 17, l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti col seguente

ORDINE DEL GIORNO

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1880 e preventivo del 1881 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 31 Maggio corrente.

a **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Napoli**, alla Cassa della Direzione dei Lavori;
» **Torino**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano**, presso il sig. Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale del Regno d'Italia;
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i sigg. Baring Brothers e C.

Firenze 8 *maggio* 1881

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella « Gazzetta Ufficiale del Regno » n. 106, venerdì 6 corr. e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM.. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie ect.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.
SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE

CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 1° Giugno 1881. N.° 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ALLA ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO

NEL 1881

(Continuazione e fine — V. N. 21).

Il Servizio della Manutenzione e dei Lavori ha esposto uno scambio, una piattaforma, un disco di segnalamento a distanza, un apparecchio per lo sparo dei petardi, una raccolta dei diversi modelli di rotaie in opera per l'armamento delle varie linee, una collezione di vedute in fotografia delle opere d'arte più importanti, e due serramenti completi di porte pei fabbricati dei viaggiatori.

Lo scambio esposto è del modello Vignole, definitivamente adottato sui binarii principali. La rotaia è del peso di Kg. 37 al metro in acciaio. Gli aghi sono pure d'acciaio, e pesano Kg. 40 al metro. Il crociamento è capovolgibile, in acciaio fuso, e pesa Kg. 306.

Il peso totale dello scambio si compone così:

Parte metallica speciale	Kg.	3,544
» » comune al binario corrente	»	2,730
Legnami speciali	»	3,687
Traversi	»	2,145
In totale	Kg.	12,106

Lo scambio si intercala esattamente fra sei rotaie, da m. 6, ossia in 30 m. di binario. La lunghezza fra la punta matematica degli aghi e quella del crociamento è di metri 25.465. Il raggio della curva è di m. 240.813; e nel caso di posa simmetrica, arriva a circa m. 500. Il numero totale dei pezzi componenti uno scambio completo è di 737, compresi i materiali minuti.

Lo scambio è munito dell'apparecchio elettro-magnetico di controllo, inventato dall'ing. cav. Maroni ed adottato dall'Amministrazione. Tale apparecchio procura, a chi è incaricato di dirigere il movimento dei treni, il mezzo di accertarsi a colpo d'occhio della posizione effettivamente occupata dagli aghi dei diversi scambii esistenti nella Stazione, in modo da avere il tempo di dare le disposizioni necessarie per evitare le funeste conseguenze di false manovre degli scambii stessi. Un quadro simile a quello esposto è applicato alla parete esterna della Stazione, che guarda la ferrovia. Trovansi in esso disegnati i binarii della Stazione, ed i relativi scambii sono rappresentati da sfere metalliche mobili, che, sollevandosi od abbassandosi automaticamente, si portano nelle due posizioni diverse che ponno occupare gli aghi rispetto ai binarii. Il movimento delle sfere si effettua a mezzo di un semplicissimo congegno elettro-magnetico, animato dalla corrente di una pila di poche coppie. Alla base degli scambii è fissato un dado convenientemente isolato, ed alla leva è applicata una robusta molla in comunicazione col suolo. Un filo telegrafico congiunge lo scambio coll'elettro-magnete, la cui àncora porta la sfera corrispondente del quadro. Quando lo scambio è nella posizione normale, la molla non trovasi a contatto del dado, ed il circuito elettrico è interrotto. Se la leva viene portata nella posizione opposta, la molla tocca il dado, ed il circuito è chiuso. La corrente agisce sul congegno elettro-magnetico, e la sfera, che vi è annessa, va ad occupare nel quadro la stessa posizione in cui venne portato l'ago dello scambio. Vengono così riprodotte fedelmente nel quadro le manovre degli scambii.

La piattaforma, da m. 4.50 di diametro, è di un tipo affatto simile a quelle del diametro di m. 4.00 e 5.50 definitivamente adottate dall'Amministrazione. Serve al giro dei carri. Le travi, che sopportano le rotaie, sono in ferro.

Il peso complessivo della piattaforma si compone così:

Piatto circolare mobile	Kg.	6,042.688
Piatto circolare fisso bacino-rotelle . .	»	6,457.312
Totale	Kg.	12,500.000

E come materiale impiegato, si divide in:

Ferro	Kg.	2,677.39
Ghisa	»	9,227.51
Acciaio	»	593.50
Bronzo	»	1.60
Formano	Kg.	12,500.00

La piattaforma non esige alcun basamento, nè in muratura, nè in legname, e viene posata semplicemente su di uno strato di ghiaia e sabbia.

Essa sopporta le più pesanti locomotive, che fanno ser-

vizio sulle linee dell'Alta Italia. Il numero totale dei pezzi componenti una piattaforma è di 410, comprese viti, ecc., esclusi i chiodi.

Il disco a distanza, del modello esposto, funziona per lunghezze di trasmissione, che raggiungono perfino i 2000 metri dal punto di manovra. La trasmissione è ad un filo solo, e le compensazioni delle differenze di lunghezza, dovute alle variazioni atmosferiche, hanno luogo automaticamente.

Esso consta di tre parti principali distinte, cioè:

Albero del segnale propriamente detto, del peso di	Kg.	594.29
Apparato di manovra	»	313.10
Apparato di richiamo	»	54.55
I legnami poi, che entrano a formar parte della posa, pesano complessivamente	»	860.00

Il numero totale dei pezzi componenti un disco completo, compresi i piccoli accessorii, legnami, ecc., è di 108. Quanto ai materiali componenti, il peso è così diviso:

Ghisa	Kg.	739.55
Ferro	»	215.59
Bronzo ed ottone	»	6.80
Legno	»	860.00
Totale	Kg.	1,821.94

L'apparecchio per spari d'allarme, studiato recentemente, colma una lacuna che esiste nel materiale fisso ferroviario, non essendovene alcuno che accoppii le due qualità di automatico e ripetitore; esso, oltre che automatico (nel senso che si dispone da sè per eseguire gli spari, solo quando il disco è manovrato per la fermata), è anche ripetitore, potendo fare dodici separati colpi, pel caso, non probabile, di dover fermare dodici consecutivi treni, senza che occorra rinnovare le cariche. Non è ancora in uso quello esposto, essendo stato costrutto solo per esperimento.

I campioni di rotaie rappresentano i varii tipi esistenti, o che esistevano sulle diverse linee dell'Alta Italia. Quella modello N. 2 in acciaio è destinata a tutte le nuove costruzioni, e deve gradatamente sostituire tutti gli altri vecchi tipi, eccettuato il modello E, che è pure in acciaio, e che è riservato sul tronco di forte pendenza tra Pontedecimo e Busalla (linea Torino-Genova).

L'Amministrazione ha ritenuto di sommo interesse l'esporre una raccolta di vedute in fotografia delle più importanti opere costrutte su diverse linee. Le fotografie vennero eseguite dall'ing. Alberto Bronzini-Zappelloni, del Servizio del Materiale, nel gabinetto foto-litografico che, sotto la di lui direzione, venne impiantate, ed è di tanta utilità nella preparazione delle molte tavole, ad ogni momento necessarie.

Alcune delle tavole riguardano opere d'arte veramente grandiose ed ardite, quali, ad esempio, i ponti in ferro sul Po di Mezzanacorte, di Piacenza, di Borgoforte e di Pontelagoscuro; il viadotto sul Dogna, ed il ponte-viadotto sul Fella a Rio di Muro per la linea della Pontebba; il ponte sull'Oglio fra Treviglio e Rovato, in muratura di mattoni, coll'arco centrale di m. 42 di corda e m. 11.90 di saetta. Altre delle tavole esposte rappresentano i fabbricati-viaggiatori delle importanti Stazioni di Milano, di Torino e di Bologna.

Come saggio di disegno eseguito negli Ufficii dell'Amministrazione, si presentano alcune tavole a semplice inchiostro ed a colori, rappresentanti importantissime opere d'arte, intorno alle quali si dà qui sotto qualche cenno.

Due quadri rappresentano i diversi periodi d'esecuzione della camera di biforcazione nella grande galleria del Fréjus (detta comunemente del Cenisio), per l'innesto del nuovo tronco di galleria che sta eseguendo sul versante francese la Società delle Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo. A questi ha relazione il modello in legno delle armature e centinature della detta camera di biforcazione.

L'ultimo tronco di 100 m. circa della grande Galleria sul versante francese trovasi scavato in terreno sciolto ed in costa, in modo che il rivestimento, ricevendo dalla parte a monte una spinta molto maggiore di quella che riceve dalla parte a valle, si va progressivamente deformando, per quanto possa essere robusto.

Anche la strada ferrata, a partire dallo sbocco della grande Galleria, trovasi per un buon tratto costrutta in costa, sopra lo stesso terreno mobile nel quale è scavato l'imbocco.

Già fin dal 1875, si dovette spostare il tronco di linea in corrispondenza al sito detto il Replat, ed armare l'ultimo tronco della grande Galleria; in seguito, durante il 1876, si dovette rinnovare una tratta di detto rivestimento, per un'estesa di 70 metri circa, presumendo però fin d'allora di doverlo poi successivamente ricostrurre ad ogni intervallo di un certo numero d'anni. Difatti, il nuovo rivestimento va manifestando delle screpolature crescenti; e benchè esso si comporti meglio di quanto erasi preveduto, giacchè non presenta ancora alcun bisogno di armature, pure risulta che la sua deformazione continua, e potrebbe quindi darsi che fra pochi anni ne occorresse la ricostruzione.

È da notare che il tronco di galleria e il successivo tronco di strada, ove avviene il movimento sopra accennato del terreno, appartengono al Governo francese, il quale però ha conceduto l'esercizio, insieme a quello di altre linee, alla Società delle Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo. Però l'effettivo esercizio del tratto di linea dal mezzo della grande Galleria, cioè dal punto di confine, sino alla Stazione internazionale di Modane, viene fatto, per conto ed a spese della detta Società, dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Ora, la Società delle Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo ha fatto studiare un progetto, che venne approvato dal Governo francese e dal Governo italiano, secondo il quale si verrebbe ad evitare il tratto di terreno in movimento, del quale si è sopra parlato, scavando una galleria staccantesi dall'interno della grande Galleria del Fréjus, alla distanza di circa un chilometro dall'imbocco Nord, e tale che, internandosi nella parte rocciosa del monte, va a sboccare nella valle in un punto che si ritiene posto al di fuori della falda in movimento.

Questo lavoro viene eseguito dalla Società francese sopra nominata, all'infuori della camera di biforcazione nella grande Galleria, la quale venne studiata, ed ora viene eseguita dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, ma a spese dell'Amministrazione francese, essendo naturalmente molto preferibile che un lavoro importantissimo in una galleria venga eseguito dall'Amministrazione che ne ha l'esercizio.

Gli altri quadri rappresentano: uno il grandioso ponte sul fiume Oglio per il tronco Treviglio-Rovato, del quale è pure esposta una fotografia; altra tavola si riferisce al cavalcavia obliquo sulla Strada Nazionale presso Venzone, sulla linea della Pontebba. Gli altri quadri rappresentano il ponte sul Reno presso Molino del Pallone, sulla linea Bologna-Pistoja, il ponte sul Fella a Rio di Muro presso Pontebba, il ponte sul Po presso Borgoforte, ed il viadotto a tre ordini di arcate sulla linea da Bologna a Pistoia presso Piteccio.

Il Servizio della Manutenzione e dei Lavori ha inoltre raccolti i tipi dei fabbricati-viaggiatori, che stanno alcuni costruendosi, altri che saranno costrutti in breve; sono pure riuniti i tipi normali dei serramenti dei fabbricati stessi, in conformità dei quali vennero eseguiti i due serramenti completi che furono esposti.

I tipi dei serramenti sono riprodotti col sistema della cianografia, sistema da qualche tempo in uso presso gli Ufficii tecnici dell'Amministrazione, per la semplicità e la chiarezza colla quale in poco tempo, con limitatissima spesa, si ottengono molti esemplari dei tipi di qualunque genere. Con questo sistema si hanno i disegni rappresentati da linee bianche su fondo azzurro. Il sig. Salgari, disegnatore presso l'Ufficio centrale della Divisione di Verona, ha inventato un nuovo processo per la riproduzione dei disegni, che sembra destinato a segnare un vero progresso, ottenendosi dei disegni bellissimi in linee azzurre su fondo bianco; il metodo seguito dal sig. Salgari non avrebbe nulla di comune con altri già in uso, che hanno lo stesso scopo, ma che non poterono fino ad oggi essere adottati pei molti inconvenienti che presentano. —

Merita di essere notato un nuovo strumento per misurare gli sforzi di tensione o di compressione, che si producono nelle costruzioni metalliche per effetto dei sopraccarichi. Esso è fondato sul fatto che, quando i materiali si sottopongono a sforzi i quali non sorpassano i limiti detti d'elasticità, essi subiscono allungamenti od accorciamenti proporzionali agli sforzi; cosicchè, conoscendo il coefficiente d'elasticità di un dato materiale, si può desumere lo sforzo, al quale il medesimo viene assoggettato, dall'allungamento od accorciamento che esso subisce per ogni unità di lunghezza.

Sono inoltre esposti due piccoli strumenti immaginati dall'ing. Castigliano, Capo-Sezione dell'Ufficio d'arte della Manutenzione e dei Lavori, per eseguire meccanicamente la moltiplicazione, la divisione e la quarta proporzionale, per questo detti *aritmografi*; essi sono fondati sull'uso delle scale logaritmiche, al pari dei regoli calcolatori comuni, delle scale logaritmiche di Porro, e dei circoli logaritmici; ma contengono, al dire dell'inventore, alcune disposizioni, per le quali si evita di ripetere due volte la scala logaritmica, e si può spezzare la medesima in diverse parti, in modo da restringere in piccolo spazio una scala anche di grande lunghezza.

L'Amministrazione ha poi anche esposto un orologio da torre, del modello adottato per la facciata esterna delle Stazioni: quest'orologio venne eseguito nell'Officina speciale dei Telegrafi ed Orologi.

Altro lavoro eseguito nella stessa Officina è l'apparato telegrafico del sistema Morse.

La macchina scrivente ad inchiostro, del sistema Digney, è munita dell'àncora elettro-magnetica ideata dall'ingegnere Maroni. Questo perfezionamento, adottato dall'Amministrazione per tutti i suoi apparati telegrafici, consiste nella sostituzione dell'àncora di ferro dolce degli apparecchi ordinarii di un'elettro-calamita, percorsa dalla corrente stessa della linea e disposta in modo che i suoi stiano in fronte ai poli contrarii dell'elettro-calamita sottostante. In tali condizioni, la forza che tende ad avvicinare le due elettro-calamite, proporzionale al prodotto della quantità del magnetismo da esse rispettivamente posseduto, è sensibilmente maggiore dell'attrazione esercitata dall'elettro-calamita sull'àncora di ferro dolce, sulla quale agisce per influenza, decomponendo il fluido neutro, e determinando una magnetizzazione in senso contrario. Ciò stante, l'apparato può funzionare anche sotto l'azione di debolissime correnti, rendendo possibile la corrispondenza telegrafica, quando già restassero insensibili le ordinarie àncore in ferro dolce, corrispondendo a questa maggiore sensibilità una economia nelle pile elettriche.

Figurano altresì a questa Esposizione una cassetta di soccorsi, corredata di tutto quanto è necessario per le prime medicazioni nei casi d'infortunii; una lettiga pieghevole, su modello ideato dal signor Giovanni Pessina, impiegato della Cassa-Soccorso. Questa lettiga è leggerissima, pesando soli chil. 26; il suo metodo di piegamento ne permette il trasporto colla massima facilità.

Altra lettiga venne esposta dall'Amministrazione, su modello studiato dall'ispettore sanitario signor cav. prof. Galli; essa è scomponibile in venti pezzi, e presenta somma elasticità: vantaggio assai apprezzabile pel trasporto dei feriti.

Il signor Pessina ha altresì ideata la poltrona-letto, che trovasi pure esposta: è assai frequente il caso di trasporto di viaggiatori infermi, e perciò questa poltrona riescirà di somma comodità. Essa è congegnata in modo da poter essere inclinata come meglio credesi, a seconda dei diversi casi; può essere trasportata anche con stanghe, per cui riesce possibile l'introduzione del malato nella vettura, riuscendo così più agevole diminuirne le sofferenze per adagiarlo sul sedile della vettura.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha messo a profitto la non comune abilità del signor cav. Bonazzi, ispettore principale dell'Agenzia del Movimento, nel processo di eseguire rilievi in plastigrafia, incaricandolo di rappresentare con tale sistema le località attraversate dalle linee d'accesso al Gottardo. Il rilievo è perfettamente riuscito, e dà un'idea esatta e completa delle varie linee, che per il Ceneri e per il Gottardo collegano le linee italiane colle svizzere, e quindi colle linee germaniche. Nel modello vedesi chiaramente rappresentato l'andamento della nuova linea in costruzione da Novara a Pino, lungo la sponda orientale del Lago Maggiore, ed il tronco Gallarate-Laveno, mediante il quale le si annodano le linee della Lombardia.

Il rilievo è eseguito nella scala di 1 a 28,000 per le lunghezze, e di 1 a 8,000 per le altezze.

SERVIZIO ECONOMICO FERROVIARIO

Per qualche tempo si è vivamente agitata la questione dell'esercizio delle strade ferrate secondarie; ed a cagione dei varii sistemi proposti e dei varii tentativi fatti da qualche Amministrazione, la discussione assunse pure larghe proporzioni. Ora però pare troncata, senza che si sia venuti ad un accordo sopra un dato sistema, e tanto meno senza che siasi apportata una modificazione di qualche rilievo all'attuale sistema di esercizio.

Le cause di questo fenomeno sono varie, e vanno ricercate tutte nella natura del problema da risolvere e nello stato di provvisorietà in cui si trovano le nostre grandi Amministrazioni ferroviarie, in virtù del quale ogni iniziativa resta paralizzata, ed ogni radicale trasformazione impedita.

Il problema, cionnullameno, non cessa di essere gravissimo, tanto più che le linee di *tramways* vanno sempre moltiplicandosi e facendo una concorrenza grandissima alle ferrovie. Infatti, ora si hanno oltre 1000 chilometri di *tramways* in esercizio, ed altrettanti e più sono quelli in costruzione od in corso di approvazione (*). E non c'è chi non scorga come, allorquando una rete così vasta di *tramways* sarà compiuta, tutto il servizio locale sarà sottratto alle Ferrovie; e se queste ne risentiranno un danno lieve per le linee che servono ai rapporti internazionali ed interprovinciali, ne risentiranno invece uno grandissimo per tutte quelle linee che non sono alimentate se non dal movimento locale.

Porre un rimedio a tale stato di cose, non è impresa facile; e noi crediamo che non bastino nè la moltiplicazione dei treni, nè la trasformazione del materiale mobile. C'è qualcosa di più grave, e che risiede nel fatto, che le Ferrovie, le quali dapprima avevano il monopolio dei trasporti a grandi ed a piccole distanze, ora si trovano davanti ad un nuovo mezzo di trasporto, che serve ed ha tutti i caratteri per servire egregiamente alle piccole distanze; per cui è cessata una parte del monopolio, ed alle ferrovie non resta forse che ritirarsi dalla lotta e consacrarsi unicamente ai grandi trasporti.

Prima però d'abbandonare il campo, è necessario che vengano escogitati tutti i mezzi, se non per riuscire vittoriosi, almeno per conservare buona parte di quel traffico, che ora percorre le nostre ferrovie. E per questo riguardo appunto vanno altamente lodati tutti quegli studii, tutti quei tentativi, che hanno per mira di migliorare il traffico locale, purchè, ben inteso, non riescano

(*) V. *Monitore* N. 21 a. c.

di nocumento a quello generale, che dev'essere l'obbiettivo principale di ogni buon amministratore di ferrovie.

Tra' varii pregevoli scritti ultimamente pubblicati, meritano speciale ricordo quello dell'on. Maggiorino Ferraris, che studiò profondamente, con amore e con rara perizia, tutto il problema; gli opuscoli degl'ingegneri Frescot ed Agazzi, e la Relazione del cav. Benazzo.

Oggi vogliamo soltanto accennare ad un nuovo opuscolo, steso dall'egregio ing. Lodovico Gelmi, Capo-Traffico della 4ª Divisione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed intitolato: *Del servizio economico sulle Ferrovie dell'Alta Italia* (Verona, 1881, stabil. Civelli). In questi *Appunti*, come l'autore li chiama, si contiene uno studio coscienzioso delle condizioni del traffico locale di alcune di dette linee, e trovansi raccolti preziosi dati per una razionale soluzione del problema.

La natura del libro non ci permette di darne qui un sunto, perchè bisognerebbe fare un estratto troppo lungo per il nostro giornale; ed anche facendolo, non crederemmo di fare cosa molto utile, reputando noi che tutte le persone competenti e che s'interessano della questione, avranno già letto il libro del Gelmi, oppure, conosciutane ora la esistenza, si faranno premura di leggerlo.

L'autorità che deriva e dalla carica occupata dall'ingegnere cav. Gelmi, e dalla sua esperienza per aver consumata molta parte della sua vita studiando le questioni ferroviarie, dà un grande valore a tutto quanto nel suo opuscolo si asserisce, ed a tutte le considerazioni che si riferiscono ai diversi criterii coi quali dev'esser fatto l'esercizio di ciascuna linea, a seconda della sua giacitura e della natura del traffico che su di essa si effettua.

Ci paiono giustissimi i ragionamenti che il cav. Gelmi espone, basandosi sul vario carattere del traffico delle linee secondarie, su quello cioè realmente locale e su quello di transito; ed è unicamente tenendo calcolo di questa distinzione, che forse si potrà riescire a migliorare il nostro servizio ferroviario.

Tributiamo quindi le nostre lodi al cav. Gelmi, e perchè vediamo con piacere che le persone stimate più competenti si occupano con interesse della materia, e perchè crediamo che il nuovo opuscolo servirà grandemente a far progredire uno studio, che era dapprima stato iniziato tanto attivamente, e che ora, per varie condizioni di cose, pare abbandonato.

L.

LE TARIFFE FERROVIARIE

Le questioni politiche non hanno fatto dimenticare al Ministero i provvedimenti economici, che il paese che lavora aspetta dal Governo. Tra questi provvedimenti, hanno un posto importante quelli riguardanti le tariffe ferro- [illegible] industriali riuniti a Milano, quelli adu- na[illegible] altrove, e le rappresentanze commer- ciali [illegible] del Regno si trovarono d'accordo nell'invo[illegible]zione nei prezzi delle tariffe ferroviarie ed un[illegible]tto di esse, come mezzo efficace per promuo[illegible]luppo dei traffici ed agevolare l'incremento [illegible]ia nazionale. Quantunque cotesti voti, come osservarono opportunamente alla Camera i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, non possano essere completamente e prontamente esauditi, pur nondimeno parecchi temperamenti di utilità generale possono essere adottati senza indugio dal Governo.

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha compreso l'importanza della sua missione, ed ha fatto opera sollecita per rispondere alle esigenze del pubblico. Diversi provvedimenti vennero adottati negli ultimi due mesi, in ordine alle tariffe ferroviarie, e tutti indirizzati allo scopo di favorire le industrie. Potremmo citarne parecchi; ma l'indole del giornale e la ristrettezza dello spazio ci obbligano a ricordarne qualcuno fra i principali: l'unificazione delle tasse di trasbordo agli Scali marittimi; la nuova tariffa pel trasporto dei vini in Francia, che applica alle spedizioni di vini, in partenza dalle principali Stazioni italiane e dirette a Parigi, la tassa di lire 50 per tonnellata, cioè con un ribasso, che in alcuni punti raggiunge circa 20 lire per tonnellata; ed ora, ci è grato annunziarlo pei primi, anche una nuova tariffa pel trasporto delle derrate alimentari.

Occorre appena ricordare l'estensione che va prendendo questo ramo di commercio e lo sviluppo di cui esso è capace nel nostro paese; basterà sapere che sulle sole linee delle Strade ferrate Romane, le derrate alimentari trasportate nel decorso anno, fra servizio interno ed internazionale, ammontarono, per la grande velocità, a 39,648,955 chilogrammi, con un aumento di 8,763,939 sulle cifre dell'anno precedente; e per la piccola velocità, a 343,617 tonnellate, con un aumento di 58,628 tonnellate sulle cifre dell'anno innanzi.

Fin dal mese di gennaio 1880, fu eletta una Commissione per studiare una nuova tariffa delle derrate; ma, come accade in simili casi, la Commissione non ha potuto sinora condurre a termine i suoi lavori. Aspettare di più sarebbe stato dannoso; e l'on. Baccarini ha potuto indurre le Strade ferrate Romane e dell'Alta Italia a formulare una tariffa, che assicuri prontamente al Commercio tutte le agevolezze che le Ferrovie credono di poter consentire.

Il quale temperamento, mentre reca subito al Commercio notevoli vantaggi, non chiude l'adito a nuove e più larghe concessioni.

La nuova tariffa si applicherebbe alle spedizioni di derrate alimentari di quattro tonnellate almeno, ed i prezzi differenziali, in ragione di percorrenza, sarebbero inferiori del 20 al 30 per 0[0 a quelli in vigore per la grande velocità.

Oltre a ciò, verrebbero accordate altre particolari agevolezze, come quelle di calcolare la tassa sul carico effettivo della spedizione, non già sulla portata potenziale del vagone; di addizionare le percorrenze sulle linee delle due Società, affinchè alle spedizioni si possano applicare i prezzi differenziali stabiliti per la percorrenza più lunga, ecc.

Quanto al modo di trasporto, sembra essere intendimento dell'onorevole Ministro di stabilire appositi treni speciali per merci fra le Stazioni che servono i principali centri di produzione e di commercio.

A rendere completi i vantaggi di questa riforma, occorre che la progettata tariffa venga estesa anche alle Strade ferrate Meridionali. Si opponevano queste ad accoglierla per la nota questione della scala mobile applicata alla ripartizione del reddito ferroviario; ma la recente Convenzione, conchiusa fra il Ministro dei lavori pubblici e la Società, avendo risolta equamente la questione, non vi ha

dubbio che le Strade ferrate Meridionali applicheranno sulle loro linee la nuova tariffa, per promuovere un vastissimo traffico in quella regione, dove vi è tanta dovizia di prodotti alimentari, che possono trovare posto sugli altri mercati d'Italia e dell'estero. (*Diritto*).

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 30 aprile 1881.

In relazione al nostro numero del 4 maggio p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 101, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 aprile 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di aprile
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione .... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta .... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	7,699.70	7,167.70	14,867.40
Strozzo .... »	6,777.60	6,750.00	13,527.60
Escavazione completa e continua .... »	5,225.00	5,712.00	10,937.00
Muratura della vôlta »	7,006.70	7,100.80	14,107.50
Id. del piedritto Est »	5,007.00	5,671.60	10,678.60
Id. del piedritto Ov. »	5,885.00	6,213.30	12,098.30
Acquedotto ultimato »	4,895.00	5,967.00	10,862.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie .... »	4,895.00	5,556.70	10,451.70
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno .... N.	1,498	1,732	3,230
Id. massimo id. »	1,844	1,990	3,834
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	27,287,165	26,276,495	53,563,660

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di aprile, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto aprile	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	770.960	80
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.125.880	87
Airolo-Biasca	45.838	1,697.500	1,479.030	87
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	259.170	81
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	479.510	87
Totale	158.712	4,827.450	4.114.550	85
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	37.660	73
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	70.420	76
Airolo-Biasca	45.838	79.510	67.210	85
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	28.060	81
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	21.900	57
Totale	158.712	297.040	225.250	76

LINEE	Lunghezza compreso le teste (1)	GALLERIA di direzione — Situazione alla fine di aprile	GALLERIA di direzione — p. 0/0	STROZZO — Situazione alla fine di aprile	STROZZO — p. 0/0	VOLTA — Situazione alla fine di aprile	VOLTA — p. 0/0	PIEDRITTI (3) — Situazione alla fine di aprile	PIEDRITTI (3) — p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,585.50	—	—	5,459	98	5,147	—	10,140	—
Fluelen-Goeschenen	7,279.80	7,228 (2)	99	6,660	91	4,399	—	4,981	—
Airolo-Biasca	8,079.70	7,998 (2)	98	5,979	74	2,188	—	3,491	—
Giubiasco-Lugano	3,222.20	3,138	96	2,119	66	1,278	—	2,921	—
Totale	24,167.20	18,364	95	20,217	84	13,012	—	21,533	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Comprese le parti a cielo scoperto.

(3) Le lunghezze indicate non sono più, come per lo innanzi, la media dei due piedritti, ma la somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — I lavori di muratura della galleria di Grünbach (100 m.), compresa nel nuovo tracciato presso questo torrente, furono incominciati nel mese e spinti alacremente. Tutti gli altri tunnel di questa sezione sono compiuti o pressochè interamente.

Fluelen-Göschenen — Il tunnel elicoidale di Pfaffensprung è stato felicemente perforato da un capo all'altro il 7 di aprile. Si continuò poscia la galleria di fondo del cantiere Nord sino all'incontro del cantiere Sud di abbattimento dello strozzo. Questo lavoro fu compiuto il 30 aprile.

Airolo-Biasca — Il tunnel elicoidale di Piano-Tondo è stato perforato il 25 aprile, e quello di Freggio il 28; sicchè non rimaneva a perforare, alla fine del mese, che uno solo dei quattro tunnel elicoidali, quello di Prato (che fu poi perforato interamente il 16 maggio p. p.).

Una migliore ventilazione dei cantieri ed un deflusso più facile delle acque degli attacchi superiori, conseguenze del traforo delle gallerie di direzione, permetteranno d'imprimere d'ora innanzi una maggiore attività ai lavori di allargamento in calotta e di abbattimento dello strozzo, che sono tuttora più o meno in ritardo nei tunnel elicoidali.

Quanto ai lavori di rivestimento, il progresso della muratura della vôlta nei tunnel di Freggio, Piano-Tondo e Travi sono tuttora affatto insufficienti.

Giubiasco-Lugano — Il tunnel del Ceneri, lungo 1673 m. e cominciato il 26 novembre 1870, è stato perforato da un capo all'altro la mattina del 12 aprile. L'allargamento in calotta si fa a macchina dai due cantieri. Quanto alle murature, esse dovranno d'ora innanzi procedere più rapidamente, permettendo sino dal 23 aprile il compimento del ponte di Revanesco di trasportare colla locomotiva sino al tunnel i materiali necessarii.

Non restavano a compiersi, alla fine di aprile, in quanto a gallerie di direzione, che quelle del piccolo tunnel di Molincero e del tunnel di Massagno (924 m.), ove i lavori di avanzamento furono ripresi dal lato sud (e questo traforo fu già compiuto il 17 maggio p. p.)

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di aprile su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	8,224,100	74
Fluelen-Goeschenen	»	22,425,900	15,401,600	69
Airolo-Biasca	»	23,254,700	15,088,300	65
Cadenazzo-Pino	»	2,438,900	1,418,200	58
Giubiasco-Lugano	»	7,798,800	4,689,000	60
Totale	Fr.	67,063,600	44,821,200	67

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di aprile risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen	N.	383	1,046	1,429
Fluelen-Goeschenen	»	1,360	1,659	3,019
Airolo-Biasca	»	1,909	1,299	3,208
Cadenazzo-Pino	»	»	580	580
Giubiasco-Lugano	»	863	900	1,763
Totale	N.	4,515	5,484	9,999

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci consta che il lavoro per la costruzione della galleria provvisoria in legname attraverso la frana avvenuta alla galleria della Combetta, allo scopo di riattivare il transito dei treni, procede alacremente; e si ritiene che il compimento della detta galleria provvisoria potrà aver luogo entro la corrente quindicina, se il tempo incostante non verrà a ritardarlo.

><

In seguito all'esito favorevole della visita praticata da apposita Commissione, al tronco di ferrovia da Roccapalumba allo imbocco Palermo della galleria Magazzinaccio (linea di Vallelunga), il medesimo verrà aperto al pubblico servizio il giorno 5 del corrente mese.

Nello stesso giorno verrà pure inaugurata la linea Palermo-Trapani, già in pronto, dopo le ottime prove ottenute dei ponti e la visita fatta da apposita Commissione.

Alle suddette inaugurazioni era stato invitato l'on. Ministro dei lavori pubblici, il quale, attese le esigenze parlamentari, dovette rinunciarvi, non meno che alla inaugurazione del canale del Ledra e del Tagliamento, incaricando di rappresentarlo i prefetti delle rispettive provincie.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha recentemente dichiarato di non avere difficoltà di associarsi, per mezzo de' suoi delegati, allo studio delle questioni relative alla uniformità dei tipi ed alle modalità del materiale mobile, di cui dovrà occuparsi la Commissione presieduta dall'ispettore commendatore Biglia e composta dei rappresentanti delle principali Amministrazioni ferroviarie. La Società delle Meridionali, col prender parte al lavoro della Commissione, intende sempre di ritenere le conclusioni di questa come emesse in via puramente consultiva, lasciando in conseguenza piena libertà di azione alle diverse Amministrazioni.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di accettare in massima le proposte concordate nelle Conferenze di Firenze per prevenire i furti in ferrovia.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nell'intento di facilitare il concorso della classe meno abbiente all'Esposizione di Milano, sta studiando l'attivazione di corse speciali dalle principali città della rete alla Capitale lombarda, con riduzioni di tariffa più sensibili di quelle stabilite pei biglietti di andata e ritorno.

Così pure ha intavolato pratiche colle Amministrazioni di ferrovie estere per l'attuazione di corse di piacere dagli Stati finitimi a Milano.

><

Riferendoci al cenno fattone nel precedente nostro numero, siamo in grado di annunciare che, in pendenza delle nuove tariffe pei trasporti a G. e P. V. da e per la Boemia, essi potranno aver luogo altresì dalle Stazioni Boeme a Peri-transito per l'Italia — o viceversa —; vale a dire, in servizio diretto e colle corrispondenti attuali tariffe per il percorso tra la Boemia e Peri-transito, ed in servizio interno e cumulativo italiano e colle corrispondenti tariffe per il percorso italiano. A tal uopo, i trasporti di cui trattasi in partenza dall'Italia dovranno

esser presentati indirizzandoli a Peri-transito per la Stazione Boema destinataria, senz'altra indicazione sul modo del loro eseguimento.

✂

Dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio è stato firmato il decreto, col quale sono abrogati gli articoli 99, 104 e 134 dei Regolamenti-tariffe rispettivamente in vigore sulle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, sulle Romane e su quelle dell'Alta Italia, concernenti gli assegni sulle spedizioni ferroviarie; ed ai medesimi viene sostituita la seguente disposizione, comune a tutte le suindicate ferrovie:

« *Assegni*. — Lo speditore può gravare le merci di somme a titolo di assegno, da pagarsi al medesimo, allorchè la Stazione di arrivo le avrà riscosse dal destinatario.

« L'Amministrazione è responsabile verso lo speditore del pagamento dell'assegno o del rinvio della merce, la quale, per conseguenza, non potrà essere rilasciata al destinatario senza il pagamento dell'assegno, oltre le altre spese.

« Gli assegni andranno soggetti ad una provvisione del mezzo per cento, arrotondata di cinque in cinque centesimi, e col minimo di 25 centesimi per assegno.

« La provvisione minima di 25 centesimi sarà dovuta anche nel caso in cui l'assegno venisse dal mittente annullato ».

✂

Dai suddetti Ministri è stato pure firmato il decreto, col quale l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane è autorizzata ad introdurre nelle tariffe vigenti su quelle linee, pel trasporto delle porcellane, delle stufe in terra cotta e delle vetrerie, le modificazioni di cui abbiamo già fatto cenno nel numero precedente del nostro giornale.

✂

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha insistito presso quello dei lavori pubblici, affinchè nella nuova tariffa speciale pel trasporto delle derrate alimentari siano comprese anche le merci contemplate nella tariffa speciale n. 2 delle Strade ferrate Romane, e n. 3 delle Strade ferrate dell'Alta Italia, o quanto meno gli olii, le paste, le uova, il riso, i vermouth ed i vini in bottiglie.

✂

L'Ufficio del Genio civile di Novara, incaricato degli studii della linea di ferrovia da Novara a Varallo, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la provvista, montatura e collocamento in opera delle travate metalliche occorrenti lungoil tronco di ferrovia da Novara a San Bernardino.

Le travate metalliche comprese nell'appalto sono le seguenti:

1. Travata pel ponte sul torrente Agogna, in tre campate della luce netta complessiva di m. 45.68, di cui m. 17.34 per la travata centrale e m. 14 17 per ciascuna delle laterali;

2. Travata pel sottovia fra il torrente Agogna e la Fontana Greca, in una sola campata di m. 3.50;

3. Travata pel ponte obliquo sul Cavo Nibbia, in una sola campata di m. 3.74.

La somma di appalto per le predette travate è prevista in L. 37,200.

✂

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

25 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Ferrara-Argenta, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini — Deliberato provvisoriamente al sig. Muratori Antonio per L. 2,321,222.10, ossia col ribasso del 18.81 per cento sulla somma di appalto —La scadenza dei fatali è fissata pel 15 giugno corr.

28 *maggio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto della linea da Foggia a Manfredonia — Deliberato provvisoriamente al sig. Mocerino Ciro per la somma di L. 1,417,409.39, ossia col ribasso dell'11.25 0[0 su quella di appalto. — I fatali scadono col 17 del corrente giugno.

28 *maggio* — Fatali per l'appalto dal chilometro 8 al chilometro 18 della linea da Ascoli a San Benedetto — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ulteriore ribasso, l'appalto venne definitivamente deliberato al sig. Orelli Francesco (deliberatario provvisorio al 1° incanto) per la somma di L. 324,725, ossia col ribasso del 22.50 su quella di appalto.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in materia ferroviaria dal 23 al 28 maggio p. p.

Furono approvati:

Tre progetti d'appalto: il primo per la costruzione del tronco dal chil. 20 al chil. 31 della ferrovia Siracusa-Licata; il secondo per la costruzione del tronco Galdo-Auletta, della ferrovia Sicignano-Castrocucco pel Vallo di Diano: ed il terzo per la costruzione del tronco Auletta-Polla della stessa ferrovia;

Un progetto per la Stazione di Sassa e Tornimparte, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione San Basilio-Pisticci, lungo la ferrovia Taranto-Reggio:

I tipi d'armamento per la ferrovia a sezione ridotta Sassuolo-Modena-Mirandola, con diramazione a Finale;

Due progetti per l'impianto ed esercizio di due *tramways* a vapore: uno da Aversa a Casal di Principe, e l'altro da Capodrise a Caserta.

✂

Diamo i consueti ragguagli intorno ai progetti di recente presentati al Ministero dei lavori pubblici per nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

1. *Tronco Fornovo-Rivo degli Strabei*, della linea di 1ª categoria da Parma a Spezia — La lunghezza di questo tronco è di m. 6,247.47, e la spesa complessiva di L. 3,000.000 — Però alle spese per espropriazioni ed opere impreviste provvederà direttamente l'Amministrazione governativa, e ciò per la presunta somma di lire 276,900; quindi l'importo dei lavori da appaltare resta ridotto a L. 2,723,100. — I manufatti di cui si prevede la costruzione, sono in numero di 40. Di questi, 4 ad impalcatura metallica colle luci rispettive di m. 38.50, 20, 10 e 4. Gli altri 36 sono in muratura, e per rispetto alla luce si dividono come segue: Un ponticello di 10 m.; un acquedotto di 5 m.; 2 di 4 m.; 4 di 3 m.; 2 di 2.50 m.; 5 di 2 m.; 7 di 1.50 m.; 9 di 1 m., e 4 di m. 0.60; più un sifone di 2 m.

La planimetria del tronco è divisa come segue: rettilinei m. 3,996.59; curve m. 2,250.88; raggio minimo adottato per le curve m. 450.

L'altimetria è ripartita come infra: orizzontali metri

877.78; pendenze del 7 per mille m. 1990; idem dell'8, m. 1080; idem del 9, m. 2052.22; idem del 10, metri 247.47.

Dall'appalto del tronco sono esclusi i seguenti lavori: travate metalliche, materiale d'armamento e meccanismi fissi delle Stazioni.

2°. *Tronco Mandolossa-Provaglio*, della linea di 3ª categoria Parma-Brescia-Iseo — Il tronco ha la lunghezza di m. 15,000, e l'importo totale preventivato è di lire 988,070, delle quali L. 640,150 a base d'asta, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione. — Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuazione delle comunicazioni sulla ferrovia, sono da costruire n. 43 opere d'arte, costituite da 40 tombini ed acquedotti, della luce da 0.50 ad 1 m.; da 2 ponticelli di 4 m., e da un cavalcavia di 12 m. — La lunghezza del tronco, per rispetto all'altimetria, è diviso in m. 2,805 di orizzontali, ed in m. 12,195 di pendenze, di cui la massima raggiunge il 25 per mille — Per rispetto alla planimetria, la detta lunghezza è ripartita in m. 10,325 di rettilinei, ed in m. 4.675 di curve, il cui raggio minimo è limitato a m. 200 — Pel servizio dei paesi posti lungo il tronco sono progettate 4 Stazioni, cioè: a Mandolossa, a Castegnato, a Paderno-Passirano, ed a Provaglio. Sono inoltre preventivati 9 caselli da guardiano, 8 garette, e 31 passaggi a livello.

3° *Tronco Morrovalle-Macerata*, della linea di 4ª categoria da Porta Civitanova a Macerata — L'importo dei lavori da appaltarsi per questo tronco, della lunghezza di m. 8,157, è previsto in L. 385,000. Per le espropriazioni, l'armamento ed i lavori imprevisti è preventivata altra somma di L. 228,000; per cui l'importo totale risulta di L. 613,000, corrispondente al costo medio chilometrico di L. 75,000 circa.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da 9 rettilinei e da 9 curve, dello sviluppo rispettivo di metri 5,370 i primi, e di m. 2,787 le seconde. Il raggio minimo delle curve è limitato a m. 400.

L'andamento altimetrico è ripartito come segue: orizzontali m. 640; pendenze m. 7,517. La pendenza massima è dell'11 per mille. Sono preventivati i seguenti manufatti: 1 ponte di 12 m.; 3 acquedotti da 3 a 4 m., 13 id. da 1.50 a 3.00 m., e 24 acquedotti da m. 0.50 ad 1.50. Inoltre sono da eseguire 7 case cantoniere, 2 garette e 9 passaggi a livello.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo avere nella sua seduta del 28 maggio p. p. trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti deliberazioni:

1° Approvava i lavori che appresso, cioè:

a) Prolungamento di un muro di difesa sul fiume Topino (linea Roma-Ancona);

b) Ricambio di colonne nel prospetto della Stazione di Napoli;

c) Prolungamento del Magazzino merci alla Stazione di Campiglia;

d) Modificazione del fabbricato viaggiatori, e costruzione di latrine a Castelfiorentino;

e) Sistemazione del servizio merci alla Stazione di S. Giovanni.

2° Approvava alcune provviste occorrenti all'esercizio, come: riparelle d'acciaio, legnami da stecconati, ed olio minerale.

3° Finalmente aggiudicava la costruzione di n. 18 locomotive alla Casa Börsig, e la costruzione di altre 6 locomotive allo Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena.

BIBLIOGRAFIA.

Coi tipi della tipografia Bona, l'editore E. Loescher ha ora pubblicata la seconda parte del trattato elementare sulla *Locomotiva*, compilato dai signori ing. S. Fadda ed A. Olivetti delle Strade ferrate dell'Alta Italia (*).

Seguendo il programma indicato nel primo volume, di cui abbiamo già parlato a suo tempo, gli egregi Autori trattano in questa seconda parte del *carro*, del *meccanismo* e *distribuzione*, dei *moti anormali nel cammino della locomotiva*, e dei diversi tipi che si hanno di tali macchine, a seconda del servizio che esse devono prestare. Si discorre indi del *tender*, dei *freni continui automatici impiegati nelle strade ferrate*, dei *treni economici e locali*, e *delle tramvie*.

Tutti questi argomenti, e massime gli ultimi, estesamente trattati in apposite appendici, possono interessare qualunque genere di lettori, ora appunto che le vie ferrate, o nella loro forma diremo quasi classica, od in quella più modesta, ma non meno utile, di tramvia, entrano nell'uso comune.

Il libro è scritto senza pretesa, siccome quello destinato a correre nelle mani di tutti, e specialmente degli impiegati di strade ferrate o di tramvie, i quali, non potendo fare uno studio teorico sulla locomotiva, possono, colla lettura del trattato in discorso, acquistare una chiara idea del modo con cui è formato il meraviglioso meccanismo.

Un grandissimo numero di figure intercalate nel testo ed una tavola litografica rendono più chiara l'esposizione della materia.

Nel libro dei signori ing. Fadda ed Olivetti abbiamo poi notato come gli Autori abbiano quasi voluto gettare le fondamenta di un'opera, di cui ancora manchiamo in Italia, cioè di un dizionario tecnologico italiano. Infatti, ad ogni parte anche minima della locomotiva gli Autori apposero un nome italiano, col corrispondente nelle lingue francese, tedesca ed inglese; il che serve anche a facilitare agli Italiani l'intelligenza dei libri tecnici in lingua straniera, poichè certi vocaboli speciali difficilmente trovansi negli ordinarii vocabolarii, ed è necessario rintracciarli su opere tecniche scritte in quelle lingue.

Noi facciamo voti perchè libri di questo genere, che tendono a volgarizzare la scienza, si diffondano sempre più in Italia; e di più vorremmo che i tecnici specialisti pensassero a scrivere dei piccoli trattati nel genere di quello di cui discorriamo, perchè così in pochi anni l'Italia possederebbe tutti gli elementi per la formazione di un dizionario poliglotto, ove la terminologia tecnologica italiana fosse sgombrata di tutti i neologismi, non sempre necessarii, di cui pur troppo ora è piena.

Speriamo poi che i signori ing. Fadda ed Olivetti completino al più presto la loro opera colla pubblicazione della terza parte, la quale, secondo il loro programma, dovrebbe trattare della Locomotiva in servizio.

X. Y.

(*) FADDA ed OLIVETTI — *La Locomotiva, sua costruzione ed arte di guidarla.* PARTE II — Meccanismo e carro della locomotiva — Tender — Freni continui — Treni economici e locomotive per tramvie. — Torino, 1881. — Prezzo L. 4.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni agli stanziamenti della legge per le ferrovie complementari — Venne da varii giorni presentata alla Camera dei deputati la Relazione dell'on. Di Lenna, a nome della Commissione (composta degli on. Varè presidente, Cocconi, Viarana, Bianchi, Trompeo, Solidati, Toaldi, Genin, oltre il segretario-relatore Di Lenna), incaricata di esaminare il progetto di legge, già da noi riferito nel nostro numero del 23 marzo scorso, per modificazioni agli stanziamenti, di cui all'art. 25 della legge 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari del Regno.

La Relazione, esaminate accuratamente le proposte contenute nel suddetto progetto di legge, ne propone alla Camera la piena approvazione.

Ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi. — Alle ore 10 ant. dell'11 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, compreso fra la Stazione di Catanzaro Marina e la Stazione di Catanzaro città, della lunghezza di m. 8,550, per la presunta somma di L. 1,430,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 61,000, ed in L. 122,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — Alle ore 10 ant. del 17 d°. mese, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Robbio e di Vercelli, della lunghezza di m. 13,137 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 1,055,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20 dal giorno della consegna

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 52,000, ed in L. 105,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nella *Nazione:*

Sabato, 28, all'udienza della nostra Corte d'appello, è incominciata la discussione della celebre Causa, che si agita fra le diverse classi degli Azionisti della Società delle Ferrovie Romane, per stabilire la proporzione di riparto del prezzo di riscatto promesso dal Governo colla Convenzione approvata dalla legge del 29 gennaio 1880: materia che ha offerto largo campo di studii e di esercitazioni ai più illustri giureconsulti d'Italia e di Francia. La Sezione giudicante della Corte è presieduta da S. E. il senatore B. Paoli, suo primo Presidente, che la compone insieme ai consiglieri E. Baldini, E. Tommasi, A. Bandini e M. Moggi. Sostengono la difesa dei possessori di Azioni comuni gli avvocati A. Mosca di Milano, Gaetano Feri, P. Puccioni e F. Morghen di Firenze, col procuratore dott. A. Porciani.

La difesa dei possessori delle Azioni trentennali è rappresentata dagli avvocati F. Andreucci e O. Ciampi col procuratore avv. C. Caprile; e quella dei possessori delle Azioni privilegiate senesi dall'avv. A. Rocca, coi procuratori avvocati G. Boccini e U. Sorani.

Si prevede che la importante discussione si prolungherà per più giorni.

E noi daremo a suo tempo notizia della decisione della Corte, che qui, e fuori, si attende con vivo interesse.

Ferrovie nella provincia di Torino. — Nella seduta del 27 maggio p. p. del Consiglio comunale, di Torino, gli onor. Favale e Ferrati domandarono spiegazione circa la proposta di sussidio per le ferrovie Pinerolo-Bricherasio-Torre Pellice e Bricherasio-Barge.

Il Sindaco fece notare che la deliberazione proposta al Consiglio era affermativa, purchè le Provincie interessate di Torino e di Cuneo votino i loro sussidii ed il Governo assuma la costruzione della linea. Insomma, il Municipio di Torino dà L. 70,000, prendendo però tutte le precauzioni perchè il versamento della somma non abbia ad effettuarsi prima che sia assicurata l'effettiva esecuzione della linea.

Dopo ciò, la proposta della Giunta venne approvata.

Ferrovia Torino-Soperga — Nella stessa seduta, il Sindaco accennando all'andamento ed allo stato di questa pratica, disse che la proposta della Giunta di unirsi in Consorzio colla Provincia per chiedere la concessione di questa ferrovia, od anche di farne la domanda in nome della Città, si fonda sulla speranza che la ferrovia stessa venga inscritta in quelle di quarta categoria e possa godere del sussidio governativo. Intanto era il caso di riconfermare il sussidio già votato, come proponeva la Giunta.

Aggiunse poi che nella stessa mattina il signor Fell presentò al Municipio una proposta di costruzione della ferrovia Torino-Superga secondo il suo sistema, con un progetto meno costoso. Però, siccome finora non si tratta di proposta concreta, così egli non credeva che la medesima potesse ora riescire di ostacolo all'accoglimento delle proposte della Giunta.

Dopo altre spiegazioni date dal Sindaco agli on. Ferrati e Gianolio, il Consiglio approvò le proposte della Giunta.

Ferrovie e tramvie della provincia di Vicenza. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, nella seduta del 28 maggio (già preannunciata), approvò all'unanimità il riscatto delle Strade ferrate interprovinciali, nei termini proposti dai due Comitati, Padova-Treviso-Vicenza e Vicenza-Thiene-Schio.

Ci riserbiamo nel prossimo numero a dare più ampii ragguagli su questa importante deliberazione; frattanto possiamo aggiungere che anche i Consigli provinciali di Padova e di Treviso hanno ieri approvato il riscatto come sopra.

— In quanto alle tramvie, la Relazione della Deputazione provinciale, letta al Consiglio nella seduta medesima, si concretava nel seguente ordine del giorno:

« 1. Di accordare in massima un sussidio chilometrico per l'attivazione dei *tramways* sulle linee Vicenza-Barbarano-Noventa-Montagnana e Vicenza-Marostica, ritenuto:

a) Che il sussidio chilometrico non ecceda le proporzioni dei sussidii accordati agli altri *tramways*;

b) Che i Comuni interessati debbano concorrere, come gli altri Comuni già sussidiati dalla Provincia per consimili *tramways*.

« 2. Di ammettere pure la massima di un sussidio per la ferrovia economica Schio-Arsiero, fissando la sovvenzione in L. 5,000 per chilometro, colla condizione del concorso del Governo, dei privati e dei Comuni.

« 3 Di non aggravare, per tutte le costruzioni soprannominate, il bilancio della Provincia più della somma di annue L. 50,000.

« 4. Di incaricare l'Ufficio tecnico della compilazione dei progetti d'avviso per l'adattamento delle sedi stradali agli usi degli anzidetti *tramways*.

« 5. Di ritenere subordinata all'effettuazione del riscatto delle ferrovie interprovinciali e provinciali l'esecuzione del presente ordine del giorno ».

Però, in seguito alla domanda pervenuta per l'altro *tramway* Vicenza-Malo, ed alla proposta fatta in principio della seduta dal cons. Trettenero di un tronco Valdagno-Recoaro, l'on. Lioy propose la sospensiva, osservando che bisogna resistere a questa corrente troppo impetuosa e far bene i conti innanzi d'impegnare la Provincia. Egli presentò quindi il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio si riserva di deliberare, dopo avuto il rendiconto generale della spesa incontrata dalla Provincia pel *tramway* Vicenza-Valdagno, e dopo che il riscatto delle strade ferrate interprovinciali sia divenuto un fatto compiuto ».

Dopo animata discussione, messa a partito la proposta Lioy, ottenne 16 voti favorevoli e 15 contrarii, ed il Presidente la dichiarò approvata.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* scrive:

È stato inaugurato finalmente il *tramway*, che da piazza di Termini fa capo a San Giovanni Laterano.

Le carrozze sono abbastanza eleganti, ed il servizio, a quanto ci dicono, soddisfacente. Con questo tronco si soddisfa ad uno dei bisogni più sentiti dalla nostra cittadinanza.

Speriamo di veder costrutto, fra non molto, un altro *tramway*, non meno desiderato: quello di San Paolo fuori delle mura.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si legge in una corrispondenza bernese del *Giornale di Ginevra*:

La Conferenza convocata il 21 maggio dal Dipartimento federale delle strade ferrate relativamente alla linea Immensee-Lucerna venne ritardata di alcuni giorni, sulla domanda del Governo lucernese. La Società del Gottardo ha di nuovo respinto le offerte del sig. ing. Zschokke come inaccettabili; tuttavia non si oppone alla costruzione immediata di questo tronco, che, come si sa, è soprattutto di un'alta importanza per Lucerna, e che sarà, del resto, obbligata a costrurre un giorno o l'altro, in virtù del trattato internazionale e quando il Consiglio federale giudicherà che sia in misura di farlo; ma essa esige la partecipazione dei Governi di Berna e di Lucerna per quanto concerne le garanzie. Del resto, l'aggiornamento della Conferenza non pregiudica nulla al fondo della quistione stessa, ed un accordo non è impossibile.

— Nella sua seduta del 23 maggio in Lucerna, il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha discusso il rapporto di gestione per il 1880, ed ha risolto di raccomandarlo all'accettazione dell'Assemblea degli azionisti, che avrà luogo il 27 giugno corrente parimenti in Lucerna.

Venne pure approvata la proposta della Direzione concernente l'autorizzazione alla stessa per la conclusione di un prestito di 7 a 11 milioni, il quale sarà poi restituito mediante le sovvenzioni che entreranno in novembre. A membri della Commissione per l'esame della gestione vennero nominati i signori: commendatore Allievi in Roma, consigliere superiore di finanze Knapp in Stoccarda, e consigliere di Governo Spiller in Winterthur.

— Gli azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte alla nona assemblea generale, che avrà luogo lunedì 27 giugno corr., alle ore 10 ant., nel Palazzo governativo di Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1°. Presentazione del nono Rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, nonchè dei conti annuali per il 1880.

2°. Rielezione di 7 membri del Consiglio d'amministrazione (art. 42 dello statuto).

3°. Nomina della Commissione di revisione dei conti (art. 31 dello statuto).

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio col giorno 26 maggio p. p., della sezione della ferrovia da Alençon a Domfront, compresa tra Prez-en-Pail e Domfront, della lunghezza di chil. 41.504; nonchè della ferrovia da Couterne alla Ferté-Macé, della lunghezza di chil. 15.485.

— All'esercizio delle dette linee è stato provveduto col decreto del 25 aprile scorso del Presidente della Repubblica, col quale, a tenore della legge del 27 luglio 1880 (autorizzante il Ministro dei lavori pubblici ad assicurare l'esercizio provvisorio delle nuove linee costruite dallo Stato, *coi mezzi che giudicherà meno onerosi pel Tesoro*), è approvata la Convenzione stipulata il 23 aprile 1881 tra il suddetto Ministro e la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest per l'esercizio provvisorio delle seguenti linee: da Alençon a Domfront, da Saint-Gauburge a Gacé ed a Ticheville, da Caen a Dozulé, dal porto d'Isigny alla linea da Caen a Cherbourg, e da Couterne alla Ferté-Macé.

Ferrovie tedesche. — La linea da Kautenbach a Wirtz, della Compagnia Prince-Henri, è stata inaugurata lunedì della scorsa settimana. Essa parte da Kautenbach, stazione della ferrovia del Nord di Guillaume-Luxembourg, e si dirige attraverso le roccie delle Ardenne, per una lunghezza di chil. 9 1[2, verso Wirtz, località che conta delle fabbriche importanti.

Il tracciato presentava grandissime difficoltà. Si dovettero fare molte opere d'arte, tra cui due grandi tunnel e 13 ponti in ferro, di 10 m. di luce ciascuno. Le rotaie sono d'acciaio, di 27 chilog.

Ferrovie rumene. — Annunciasi che il Governo della Romania ha sottoscritto una Convenzione colla Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi, per la costruzione di una ferrovia da Krajova a Limnica sul Danubio, e per la conclusione di un prestito ipotecario al 7 0[0 a tale scopo. Il Comune di Krajova è situato sulla linea Verciorova-Bucarest.

Probabilmente, qualora il Governo bulgaro aderisca a tale progetto, la ferrovia potrà esser prolungata da Limnica a Routchouk. La linea progettata presenta, secondo il *Fremdenblatt* di Vienna, una grande importanza per la linea Temeswar-Orsova, della Ferrovia dello Stato austriaca, perocchè essa la conduce attraverso la Piccola Valacchia, la cui fertilità è conosciuta, al Danubio. In vista di tale vantaggio, la Ferrovia dello Stato austriaca s'impegna di fornire alla nuova Società delle rotaie e del materiale mobile sino alla concorrenza di 4 milioni di fiorini, accordandole un lungo termine pel pagamento di questa somma.

Se il previsto prolungamento in Bulgaria viene stabilito, la somma indicata sarà raddoppiata. Lo sviluppo della linea Krajova-Limnica è calcolato di 20 miglia.

Tramways in Spagna. — Secondo la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, lo sviluppo dei *tramways* nella Spagna al 1° gennaio 1881 presentava un totale di 44 linee, contando quelle in esercizio, in costruzione, o di cui è domandata od ottenuta la concessione. La lunghezza complessiva sarà di circa 582 chil.; quella delle linee in esercizio o in costruzione ascende già a chil. 153.448.

Questi *tramawys* sono quelli che dipendono dalla Direzione generale dei lavori pubblici; ma vi si devono aggiungere quelli *urbani*, concessi dai Municipii, come quelli di Madrid, Barcellona ed altre città.

Ferrovie dell'Argentina. — Si ha da Buenos Ayres:

Vi è la proposta di riscattare la linea ferroviaria del Sud, che va da Buenos Ayres ad Azul col ramo da Altamirano ad Ayacucho. Questa linea, già importantissima, è destinata ad avere ancora molto sviluppo; essa appartiene ad una Società inglese, e dà belli dividendi agli azionisti; il capitale investito si calcola a circa 75 milioni di franchi.

Ferrovie del Messico. — I giornali inglesi annunciano che il generale Grant, rinunziando momentaneamente alla politica, si fa speculatore, e sollecita dal Governo messicano la concessione d'una ferrovia. che deve esser lucrosa: *a valuable railway*, dice il corrispondente filadelfiano del *Times*. La concessione è già stata approvata dalla Camera dei deputati di Messico il 18 maggio.

Seconda ferrovia transcontinentale. — Un avvenimento di capitale importanza effettuossi negli Stati Uniti. Pochissime persone sanno che da alcune settimane esiste una nuova ferrovia diretta tra l'Atlantico ed il Pacifico. Nulla di più vero però, e questa maraviglia si è compiuta semplicemente per mezzo dello sforzo dell'industria privata, senza il soccorso del Governo, senza *chauvinisme* nazionale. Il raccordo della ferrovia della Compagnia dell'*Atchison, Topeka e Santa Fè* a quella della Compagnia del *Southern Pacific*, è stato fatto l'8 marzo a Deming, nel Nuovo Messico, località posta a 40 miglia al nord del confine messicano ed a 50 miglia all'est dell'estremità dell'Arizona.

Il compimento della prima ferrovia transcontinentale fu considerato come un gran fatto nazionale, e celebrato con grandi feste, frammezzo ad un entusiasmo generale. L'inaugurazione della seconda si è fatta senza il minimo

chiasso, e senza che alcuno abbia pur mostrato di pensarvi o curarsene, tra gli uomini politici, viaggiatori o gente d'affari. Il 17 aprile scorso, partiva un treno da Kansas-City nello Stato del Missouri; il giorno dopo, un altro lasciava San Francisco: ecco tutto. La distanza fra queste due città è di 2448 miglia, cioè 3,938 chilometri, dei quali 1815 chilometri della linea dell'Atchison, Topeka e Santa Fè, e 2123 di quella del Southern Pacific. La durata della traversata è di 90 ore. La nuova linea ha una grande importanza, in questo senso soprattutto, ch'essa apre i territorii, sino ad ora inaccessibili, del Nuovo Messico e dell'Arizona, la cui enorme ricchezza minerale potrà adesso svilupparsi. Vi sono in queste regioni degli immensi giacimenti d'oro e d'argento, dei depositi enormi di piombo, di stagno, di rame, di carbon fossile e petrolio, che rimangono sconosciuti.

Di più, entro uno o due anni, l'America sarà dotata di una terza ferrovia transcontinentale. La Compagnia d'Atchison, Topeka e Santa Fè ha principiato già un tronco da Albuquerque fino a Rio Janeiro, e da questo ultimo punto essa spinge i suoi lavori, in ragione di 2 miglia o 3 chilometri al giorno, fino al Rio-Colorado, attraversando il territorio di Arizona. Passando il Colorado, la nuova linea entrerà nel deserto di Mohava, e penetrerà in California, per il passo di Cajou, nelle vicinanze della città di San Bernardino. Essa allora incrocierà colla linea del Southern Pacific, per prolungarsi sino a San Francisco, tra le valli della catena lungo la costa.

Ferrovie nelle Indie. — Alcuni progetti di ferrovia attirano l'attenzione in India, ora che quel Governo si mostra disposto ad incoraggiare lo sviluppo delle risorse indiane mediante private intraprese. Il primo ad essere eseguito sarà quello della linea Calcutta-Fessore-Koolna. Dicesi che fra le condizioni della concessione siavi l'obbligo di consegnare tutta la linea terminata entro il 1886, ed un'altra che fissa una garanzia di interesse del 4 0[0 durante il periodo di costruzione, da prelevarsi sui primi profitti superiori al 4 0[0.

Un altro progetto è quello di una linea, che dall'ovest di Calcutta vada a congiungersi colla rete delle provincie centrali, formando così una linea diretta per Bombay, mentre ora si deve passare per il circolo vizioso di Allahabad. Tre sono i tracciati proposti per questa linea. Secondo il primo, la strada, partendo da Calcutta, passerebbe per Midnapore e Sambalpore; sennonchè, implicando questo tracciato la gettata di ponti sui grandi fiumi Dammoodah e Roopnarin, è molto probabile che il Governo vorrà sceglierne un altro; il secondo, partendo dalla Stazione di Burrakur sulla ferrovia indo-orientale, e procedendo all'ovest di Choln Nagpore, raggiunge la ferrovia delle provincie centrali a Bilaspur. Il terzo infine, che, secondo un corrispondente del *Times*, sembra sotto ogni rispetto il migliore, partirebbe da Burrakur, e dirigendosi al sud-ovest verso Repore, s'incontrerebbe quivi colle ferrovie dello Stato. Quest'ultimo tracciato presenta, inoltre, fra gli altri il vantaggio che, all'occorrenza, si potrebbe fare una diramazione sino a Cuttak, aprendo così la via alla vasta provincia di Orissa.

Ferrovie nel Giappone. — A Tokio fu fondata una grande Società per la costruzione di linee ferroviarie nel Giappone. Essa vorrebbe anzitutto costruire una linea principale, che attraversi tutto il paese da nord a sud, e da cui partano parecchie diramazioni. Una linea andrebbe a Tokio a Tarasaki, e sarebbe prolungata sino ad Aomori; un'altra partirebbe da Tarasaki verso Tokio, e costerebbe 2,900,000 di ven, e potrebbe essere fatta in 18 mesi.

La prima sezione esigerebbe tre anni per la sua costruzione, e costerebbe 18,000,000 di ven.

I fondatori della Società fornirebbero due milioni di ven, cioè 1[10 della somma nceessaria; e pel resto emetterebbero delle Azioni, con interesse dal giorno della sottoscrizione all'8 0[0. Questo tasso sarebbe garantito come *minimum* dopo l'esercizio.

Lo Stato darebbe gratuitamente i terreni appartenentigli, e comprerebbe, per cederli con concessioni sui prezzi, quelli appartenenti a privati.

Notizie Diverse

Importazioni ed esportazioni. — La *Gazz. Uff.* del 24 maggio p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data il mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Vista la legge dell'11 maggio 1881, n. 197, con la quale è data facoltà al Governo del Re di provvedere con Decreto Reale alle importazioni ed esportazioni temporanee;

Visto il processo verbale delle discussioni tenute dal Consiglio dell'industria e del commercio nell'adunanza del 7 dicembre 1879;

Udito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro delle finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. É fatta facoltà al Ministro delle finanze di permettere, sentito il Consiglio dell'industria e del commercio, l'importazione temporanea di qualsiasi oggetto ed a qualsiasi scopo, purchè concorrano le seguenti condizioni:

1° Impossibilità e non convenienza di sostituzione con merci simili di diversa origine;

2° Possibilità di impedire la sostituzione anzidetta o altri abusi;

3° Certezza che l'importazione temporanea non offenda gli interessi di altre ragguardevoli industrie nazionali.

Alle stesse condizioni potrà permettere la temporanea esportazione, con esenzione dal dazio al ritorno, purchè per regola si tratti di oggetti destinati a ricevere all'estero lavorazioni, che alterino la ragione del dazio.

Art. 2. In caso d'abusi, il Ministro delle finanze potrà sospendere l'importazione e l'esportazione temporanea di oggetti che già vi fossero ammessi, ed anche ordinare che non possono usufruire della importazione e della esportazione temporanea determinate persone; e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dal Regolamento doganale.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 24 maggio p. p.) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima sedente in Torino col titolo di *Cartiera italiana*, portandolo da L. 3,200,000, diviso in 16,000 azioni da L. 200 ciascuna, a L. 4,400,000, diviso in 22,000 azioni dello stesso valore; con le opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 28 maggio) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col titolo di *Fabbrica lombarda di prodotti chimici*, portandolo da 2 milioni a 4 milioni di lire, mediante conversione delle attuali 4000 azioni da L. 500 in altrettante da lire 1000; con le opportune modificazioni allo statuto sociale.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 20 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 27 maggio p. p.), all'elenco delle strade provinciali di Cuneo è aggiunta quella che, dipartendosi dall'altra strada da Cuneo a Mondovì per Villanuova, mette a Borgo San Dalmazzo per Boves.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) sono aggiunte alle strade provinciali della provincia di Avellino le 5 denominate: strada *Mezze Coste*, strada *Santagata*, strada *Montecalvo*, strada *Carpignano*, e strada *Sturno*.

Fortificazioni al Colle di Tenda. — Da Cuneo, 26 maggio, scrivono alla *Gazz. Piem.*:

Questa mattina l'Ufficio del Genio militare è partito pel Colle di Tenda, ove si darà subito mano alla costruzione del progettato forte di sbarramento, che importerà la spesa di L. 1,100,000.

Verrà quindi anche, in sito da destinarsi, costrutto un campo di trinceramento.

Il forte del Colle di Tenda sarà eretto sul ciglione del colle, presso il Ricovero Maggiore, nel luogo conosciuto sotto il nome di Trincere dei Francesi.

La costruzione di questo forte è cosa decisa da parecchio tempo, cioè fin da quando si smisero i lavori del forte di

S. Dalmazzo, in val Roja. L'alpe fu già venduta l'anno scorso all'Autorità militare dall'avv. Arnaldi di Briga e dalla signora Bellone di Limone.

Acquedotto di Bologna. — La *Stella d'Italia*, giornale di Bologna, a proposito della futura inaugurazione del grande acquedotto che si sta costruendo in quella città, scrive: L'opera colossale, che deve arrecare tanta utilità alla nostra Bologna, è pressochè ultimata. L'inaugurazione si farà il giorno dello Statuto. In detto giorno la grande fontana del Nettuno avrà un pieno getto d'acqua, e sarà pure in pronto la fontana di Piazza Cavour, che andrà, dicesi, ad un'altezza di 9 metri. Oltre ciò, saranno in pronto parecchie delle pubbliche fontane, che la Società si è impegnata di costruire.

Ufficii telegrafici. — Il maggio p. p. in Casalbuttano (prov di Cremona), in Crodoipo (prov. di Udine), in Poggioreale, (prov. di Trapani), in Villafranca prov. di Verona), il 22 in Ucria (prov. di Messina) ed il 26 in Altare (prov. di Genova) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nel detto giorno 26 è stato pure attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di San Martino (prov. di Pisa).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana furono poco attivi i valori ferroviarii: non perciò si tennero costantemente in buona opinione; e le Azioni della Società delle Meridionali vennero negoziate a 485 e 486; le Obbligazioni a 279.50; i Boni a 544.

Le Sarde, della serie A, si aggirarono sul 277.50; le altre, della serie B, sul 281; le nuove a 279; le Sarde di preferenza a 219.

Le Pontebbane, Monte-Ceneri, le Palermo-Trapani invariate. Le Meridionali Austriache ferme sul 293. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 139.

A Parigi, molto richieste le Azioni Lombarde a 280, e non meno richieste le Obbligazioni a 287 e 293. Le Vittorio Emanuele invariate sul 282.50. Le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate a 138; le Obbligazioni relative a 370 e 371. A riguardo delle Lombarde, le notizie di Francia ci dicono che le maggiori richieste sono dovute alla credenza che la riserva di 10 milioni, costituita coi prelevamenti anteriori, sarà completata coi Boni del 1880, e che d'allora lo sviluppo degli introiti del 1881 dà luogo a sperare che la Compagnia potrà riprendere, per questo esercizio, la distribuzione di un dividendo agli azionisti.

CONVOCAZIONI

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 8 corr. in Padova, sede sociale (via Eremitani, 3706), per deliberare sull'aumento del capitale sociale e sopra modificazioni allo statuto.

Società edificatrice di case, quartieri ed opificii economici di Firenze (*in liquidazione*). — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 16 corr. in Firenze (via S. Agostino, 1), per la presentazione del resoconto finale della Commissione liquidatrice, e pei provvedimenti relativi al pagamento del riparto sulle Azioni.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 19 corr. in Milano (via Silvio Pellico, 12), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, pel rapporto dei revisori sul bilancio 1880, per approvazione di tale bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1881.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima Ferrovia Santhià-Biella. — Dal 30 corr. si pagherà agli azionisti il dividendo pel 1880 in L. 15 per ciascuna Azione.

Avvisi d'Asta

Il 7 corr., presso il Municipio di Massa (prov. di Massa e Carrara), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada obbligatoria detta della Bassa Tambura, che dalla chiesa della Misericordia, passando per Margini, giunge al Ponte del Forno, della lunghezza di m. 6335.56, per il presunto importo di L. 116,931. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per la vendita di materiale ferroviario fuori d'uso, depositato nella Stazione centrale di Palermo e diviso in 5 lotti dell'importo seguente: 1° lotto per un totale di L. 20,952.21; 2° lotto per L. 48,794.22; 3° lotto per L. 7,256.21; 4° lotto per L. 18,147.67; 5° lotto per L. 3,686.12. Deposito cauzionale pel 1° lotto L. 2100, pel 2° L. 4800, pel 3° L. 730, pel 4° L. 1,900, e pel 5° L. 500.

— Il 9 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della rinnovazione del selciato nella strada provinciale Braccianese Claudia, dalla chiesa di Loreto all'abitato di Manziana, per il presunto importo di L. 14,492.37. Deposito interinale L. 350 in moneta o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 1500 id. o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della *costruzione* del ponte in muratura sul fiume Biferno, in *contrada Liscione*, della luce libera di m. 135, divisa in 9 arcate di m. 15 ciascuna, per il presunto importo di L. 217,217.55. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 11,000; cauzione definitiva L. 22,000, da versare presso la Tesoreria provinciale.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della continuazione della nuova caserma d'artiglieria in Foligno, per il presunto importo di L. 285,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito cauzionale L. 28,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per la novennale manutenzione della strada nazionale da Treviso a Feltre, detta Feltrina, compresa fra la Porta Cavour della città di Treviso ed il confine colla provincia di Belluno, della lunghezza di m. 36,060, per la presunta somma annua di L. 13,810. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria da Favara alla Stazione ferroviaria delle Caldare, compreso fra la comunale per Racalmuto ed il torrente San Benedetto, della lunghezza di m. 2057, per la presunta somma di L. 43,980.74. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4400 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un corpo di fabbrica nel cortile della casa Perrot e riduzione di alcuni locali per uso della Compagnia Alpina di Châtillon, per il presunto importo di L. 42,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino a due piani nell'area dell'ex Foro-Boario, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 6000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Aprile 1881

e confronto coi definitivi di Aprile 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3,547	3,547	—	—
Media in esercizio	3,547	3,547	—	—
Viaggiatori	3,628,092.97	3,475,461.13	152,631.84	—
Bagagli e cani	182,624.29	166,295.81	16,328.48	—
Merci a grande velocità	806,829.37	811,016.88	—	4,:87.51
Merci a piccola velocità	5,000,808.92	4,336,606.57	664,202.35	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,618,355.55	8,789,380.39	828,975.16	—
Navigazione sul lago di Garda	11,552.40	8,630.60	2,921 80	—
Totale del mese	9,629,907.95	8,798,010.99	831,896.96	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *aprile*

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	11,879,406.78	11,951,564.40	—	224,789.46
Bagagli e cani	521,983.10	495,268.82	26,714.28	—
Merci a grande velocità	3,016,844.17	2,981,560.30	35,283.87	—
Merci a piccola velocità	17,407,281 95	16,018,798.80	1,388,483.15	—
Totale dei prodotti ferroviari	32,825,516.00	31,447,192.32	1,378,323.68	—
Navigazione sul lago di Garda	31,825.80	27,792.75	4,033.05	—
Totali dal 1° gennaio	32,857,341.80	31,474,985.07	1,382,356.73	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di aprile	2,711.69	2,477.98	+ 233.71	+ 9.43
Prodotti totali	9,254.44	8,865.86	+ 388.58	+ 4.38

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	560,725.50	387.78
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	434,501.63	300.49
Differenze nei prodotti della settimana 1881.	»	+ 126,223.87	+ 87.29
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	8,551,183.75	5,913 68
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	7,455,270.67	5,155 79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	»	+1,095,913.08	+ 757.89
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881	1,285.—	239,979.47	186.7?
Settimana corrisp. nel 1880.	1,164.—	159,869.43	137.34
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+121 —	+ 80,110,04	+ 49.41
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,277.29	4,186,327.00	3,277.51
Introiti corrisp. nel 1880.	1,162.75	3,121,246.78	2,684.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+114 54	+1,065,080.22	+ 593.14

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12.	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,813,54	11,370,09	8,038,72
Piccola Velocità	8,361,23	370,15	3,229.32
Totali	36,174,77	11.740,24	11,268,04

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	676,711.84	20,992.71
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	551,133.41	17,095.57
Differenza in più	—	125,638.43	3,897.14
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 detto 1881	1,681	5,725,294.11	17,759.26
Periodo corr. 1880	1,68ì	5,027,290.67	15,594.12
Aumento	—	698,003.44	2,165.14
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di gennaio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	7,828.96	28,110.28	2,837.54	38,776.78
Bagagli e cani	79.13	314.86	39.40	463.39
Merci a grande vel.	874.89	4,014.73	967.51	5,857.13
Merci a piccola vel.	9,976,07	22,275. 6	3,310.52	35,561.95
Introiti diversi	440.86	516.93	256.45	1,214.21
Totale	19.199,91	52,262.16	7,411,42	81,873.49

ANNUNZI

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE
NAZIONALI ED ESTERE
presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».
Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway:* Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

REVUE BRITANNIQUE
REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de mai 1881:

Économie sociale — Finances La France et le bimétallisme.
Industrie — Publicité — La presse anglaise.
Biographie — Benvenuto Cellini.
Littérature orientale — Les chants Tsernogoriens.
Romans — Un fils de famille. Scènes de la vie anglaise (5.e extrait).
Nouvelles — Un halluciné.
Travaux publics — Colonisation — Les chemins de fer du Sénégal (avec une carte du Sénégal).
Critique — Beaux-arts — Le salon ou l'on s'ennuie — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
Correspondance d'Allemagne — Les fêtes du mariage princier — *Histoire universelle* de Ranke — Dans *le pays de Dieu* — L'opéra du *Raimondin*, par M. le baron de Perfall. — Un vieux drame historique de Freytag — Une campagne contre la vivisection — L'exposition *graphique*.
Correspondance d'Amérique — Le dernier veto de Hayes — Un plan de conversion à l'amiable — Deux mois perdus au Sénat — L'opposition au canal de Panama — Inondations — Immigration — Le droit des femmes — Les émules de Tanner — Nouvelles théâtrales.
Correspondance d'Orient. — Solution de la question grecque — Illusions — Albanie — Le khalifat achèvera la perte de l'empire ottoman — La propagande islamique par la voie de la presse et de la brochure — Le *Mostakel* et ses stipendiaires — Les meurtriers d'Abdul-Aziz — Une vengeance — Une situation dramatique — La catastrophe — Egypte — Encore la mer Morte.
Correspondance d'Italie. — L'Italie et la Porte ottomane — Les prétentions du khalifat — La Méditerranée lac barbaresque — Vieilles lunes bismarkiennes — L'Italie et l'empire de la Méditerranée — Trop de côtes — L'Italie et la Tripolitaine — Les colonies libres italiennes — Jalousies italiennes — Correspondants de journaux italiens — La vassalité financière — Une correspondance de Bruxelles.
Correspondance de Londres. — Lord Beaconsfield; ses débuts et sa carrière — Affaires d'Irlande — Le bill et la land league — Expériences sur la sensibilité nerveuse de M. Bishop — Antispiritisme — Le Salon anglais — Le *Rore's drift* de miss Thompson et de de Neuville — Projet d'une exposition de refusés — Livres nouveaux: *Vies naufragées; Six mois à la Mecque*, par un chrétien — Lapidé pour rire — Théâtres: *Divorce* et *Divorçons*.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM., A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsic ect.

MARGHERITA
GIORNALE DI MODE E LETTERATURA, DI GRAN LUSSO Anno II, 1880. Esce a Milano ogni Domenica in 8 pag. in-4 grande, con *un'elegante copertina colorata*, su carta finissima, con splendide e numerose incisioni, con copia e varietà di annessi e ricchezza di figurini. Anche la parte letteraria è molto accurata. I racconti, ed i romanzi sono tutti originali e dovuti alla penna dei nostri migliori scrittori, come: *Barrili, Bersezio, Castelnuovo, Caccianiga, Cordelia, Matilde Serao,* ecc. Ogni quindici giorni Corriere di Roma di *Guido.* Corrieri letterarii, Regole di buona società, Economia domestica, ecc. Nessuna parte dell'abbigliamento femminile è trascurata. Anche i lavori femminili di ricamo, all'ago, all'uncinetto, nulla lasciano a desiderare. *Splendide oleografie, oggetti di adornamento, tavole colorate di lavori.*

Anno L. *24*, Semestre L. *13*, Trimestre L. *7*. — Per gli Stati Europei dell'Unione Postale, L. *32* (oro) l'anno.

PREMIO Chi manda L. *24.50* riceverà in dono: *Storia comparata degliUsi Natalizii,* di Angelo De Gubernatis, un bel volume in-16 (1 50 centesimi sono aggiunti per le spese d'affrancazione del premio. — Per l'Estero 1 fr.).

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 8 Giugno 1881. N.° 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

FERROVIE MERIDIONALI

CONVENZIONE *per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni colla Società delle Ferrovie Meridionali approvate con le leggi del* 21 *agosto* 1862 *N.* 763, *e del* 14 *maggio* 1865 *N.* 2279,

Fra S. E. il comm. Agostino Magliani ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e S. E. il comm. Alfredo Baccarini ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato; ed il sig. comm. Secondo Borgnini Direttore generale della Società delle Ferrovie Meridionali, in rappresentanza della Società medesima, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. È accordata alla Società italiana per le Strade ferrate Meridionali la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco di ferrovia dalla Stazione di Rieti a quella di Terni, alle condizioni infra determinate.

La concessione cesserà con la scadenza di quella delle altre ferrovie della rete Meridionale, fatta alla Società con la legge 21 agosto 1862 N. 763, con le modificazioni di cui nella legge 14 maggio 1865 N. 2279.

Art. 2. Saranno costruiti a scartamento ordinario, con trattamento di cui al tipo N. 1 della Relazione del 28 novembre 1879 della Commissione istituita col Decreto ministeriale del 25 agosto dello stesso anno sull'esecuzione della legge 29 luglio 1879,

1° Il tronco da Rieti a Terni di nuova concessione;

2° Il tronco da Aquila a Rieti ed il tronco da Benevento a Campobasso, compresi nella concessione fatta alla Società con la indicata legge del 14 maggio 1865.

Art. 3. Il tronco da Termoli a Campobasso, che fa parte della vigente concessione, sarà costruito a scartamento ordinario, con trattamento di cui al tipo N. 2 della Relazione suaccennata.

Art. 4. I termini per dare compiti i detti tronchi di strada, in modo da poter essere aperti con sicurezza all'esercizio, sono stabiliti come appresso con decorrenza dal 1° gennaio 1881:

Tronco Benevento-Campobasso.

Sezione 1ª Benevento-Morcone . . . mesi 25
» 2ª Morcone-Vinchiaturo . . » 40
» 3ª Vinchiaturo-Campobasso . » 50

Tronco Termoli-Campobasso.

Sezione 1ª Termoli-Larino . . . . . mesi 25
» 2ª Larino-Casacalenda . . . » 35
» 3ª Casacalenda-Campobasso . » 50

Tronco Aquila-Rieti-Terni.

Sezione 1ª Terni-Rieti . . . . . . mesi 30
» 2ª Rieti-Antrodoco . . . . » 40
» 3ª Antrodoco-Aquila . . . . » 50

Art. 5. Alle nuove linee, che saranno costruite dalla Società, verranno applicate, per tutta la durata della costruzione, le disposizioni dell'art. 41 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata con la legge 21 agosto 1862, in forza delle quali resta accordata alla Società la introduzione nel Regno in franchigia di dazio del materiale di armamento, del materiale fisso e dei meccanismi di ogni specie, delle travate metalliche ed opere simili, nonchè del materiale mobile, che siano per occorrere per la costruzione e l'esercizio delle linee stesse; semprecchè sia provato che gli stessi materiali non si possano avere ad eque condizioni nell'interno.

S'intenderà inoltre stabilito che, per favorire l'industria nazionale, saranno introdotte in franchigia le materie prime occorrenti importate dall'estero.

Art. 6. Le disposizioni dell'art. 16 della Convenzione approvata con la legge 14 maggio 1865 saranno estese al capitale occorrente per la costruzione della linea Rieti-Terni, che, per effetto della presente Convenzione, dovrà far parte della rete sociale.

Art. 7. La Società costruirà, secondo i progetti approvati dal Governo, la nuova Stazione di Taranto, la nuova Stazione di Pescara, rimanendo il servizio generale nella Stazione attuale di Pescara-Castellammare, da completarsi anche con la sostituzione dei fabbricati definitivi agli attuali provvisorii; le fermate al Vomano ed a Montenero, rimanendo convenuto che per queste ultime saranno devoluti alla Società i concorsi rispettivamente votati dai Comuni interessati nello impianto delle fermate medesime.

Sarà altresì eseguito il prolungamento della diramazione già esistente dalla Stazione al Lazzaretto nel porto di Ancona, tostochè dal Municipio di quella città sia stata assegnata e messa a disposizione delle Amministrazioni ferroviarie, le cui linee fanno capo ad Ancona, una banchina comoda e sufficiente per farvi coi propri mezzi lo sbarco dei loro carboni e del materiale mobile e fisso ed attrezzi d'esercizio.

Art. 8. Sul tronco de Termoli a Campobasso l'esercizio potrà farsi anche con sistemi economici, ed il traffico interno della linea Bologna-Foggia-Benevento-Napoli, e viceversa, potrà continuare ad essor fatto per la linea attuale di Foggia.

La Società delle Ferrovie Meridionali godrà dell'esercizio gratuito della Stazione di Terni, a condizione però di provvedere a proprie spese agli ingrandimenti di fabbricati, piazzali e binarii occorrenti alla immissione deila linea Pescara-Terni in detta Stazione.

Art. 9. Al tronco da Rieti a Terni è assegnata, come per le linee della vigente concessione, la sovvenzione annua di L. 20,500 per chilometro in esercizio.

La stessa sovvenzione di L. 20,500 per chilometro in esercizio è mantenuta ai due tronchi da Aquila a Rieti e da Benevento a Campobasso.

Al tronco da Termoli a Campobasso è invece assegnata una sovvenzione di L. 18,500 per chilometro in esercizio.

La ripartizione fra il Governo e la Società degli introiti dell'esercizio, sarà fatta per questi nuovi tronchi come per tutte le altre linee della rete Meridionale, di cui s'intendono formare parte integrante.

Art. 10. Rimane ferma ed invariabile tra il Governo e la Società la ripartizione degli introiti dello esercizio fino a L. 15,000 per chilometro, conforme a quanto è stabilito dall'articolo 17 della Convenzione approvata con la legge del 14 maggio 1865.

Gli introiti eccedenti la somma di L. 15,000 per chilometro saranno per l'avvenire ripartiti in ragione del 40 per cento al Governo e del 60 per cento alla Società.

La sovvenzione sarà applicata alle nuove sezioni o tratti di sezione, a decorrere dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, saranno aperti al pubblico esercizio.

Per gli effetti della tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali, le somme destinate annualmente dalla Società alla estinzione dei titoli saranno computate fra le spese di esercizio, e deducibili dal reddito lordo, di cui all'art. 32 del testo unico della legge 24 agosto 1867.

Art. 11. L'esercizio sarà fatto in base alle tariffe vigenti sulle Ferrovie Meridionali; e qualora fossero adottati ribassi di tariffa sopra alcuni cespiti di trasporto, la Società concorderà col Governo quei rialzi di tariffa sopra altri cespiti di trasporto, che valgano a compensare le conseguenze dei ribassi che fossero stati adottati.

I rialzi di tariffa saranno, in ogni caso, contenuti nei limiti massimi delle tariffe attuali dell'Alta Italia o di quelle altre maggiori che dal Governo fossero approvate per le linee di detta rete, non tenuto conto della tassa speciale dell'Appennino, vigente sulla linea Foggia-Napoli.

Art. 12. Ai prodotti di quei treni viaggiatori che la Società organizzasse, coll'annuenza del Governo, pei servizii suburbani delle grandi città, o per servizii locali, o in occasione di mercati di importanza, con macchine di peso non eccedenti 20 tonnellate e con veicoli speciali, sarà, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, applicata quella pei trasporti a piccola velocità.

Art. 13. Qualora l'Amministrazione delle Ferrovie Romane eseguisca il binario di diramazione dalla Stazione centrale di Napoli al porto, la Società delle Ferrovie Meridionali avrà facoltà di eseguirvi, con materiale e personale suo proprio, il servizio dei treni viaggiatori e merci da e per le proprie linee.

In corrispettivo del diritto di pedaggio sulla nuova diramazione, per le spese di manutenzione e vigilanza che saranno a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie Romane, e per quelle tutte di esercizio alla Stazione centrale e dalla Stazione al porto, che saranno pure a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie Romane, la Società delle Ferrovie Meridionali dividerà in parti eguali coll'Amministrazione predetta il prodotto lordo del traffico da essa fatto sulla diramazione in base alle tariffe approvate dal Governo, rimanendo convenuto che pei trasporti di carbone e materiali destinati al servizio sociale, sarà applicata una tariffa speciale da convenirsi.

L'altra metà del prodotto lordo sarà compresa negli introiti generali dell'esercizio, agli effetti della ripartizione col Governo pattuita all'articolo 10.

Art. 14. La Società prende impegno di provvedere e di mettere in circolazione, entro un anno dall'approvazione della presente Convenzione, n. 20 locomotive e n. 500 carri assortiti, e di fare in seguito provviste di materiale mobile di ogni specie, che, d'accordo col Governo, fossero riconosciute necessarie per corrispondere in ogni tempo alle esigenze del servizio.

Art. 15. La lunghezza della rete, per l'applicazione della sovvenzione chilometrica, resta determinata comprendendo nel chilometraggio generale:

a) Il tratto della linea della Stazione al porto di Brindisi;

b) I tratti comuni a due linee ed armati a due binarii.

I tratti comuni armati ad un solo binario saranno computati una sola volta.

Per le Stazioni capo-linee, la misura si estenderà sino al limite dell'area della Stazione nella direzione del binario di corsa.

Per le Stazioni comuni a due linee della rete, e per quelle comuni con altre Amministrazioni, la misura sarà estesa fino al termine dei binarii di servizio della linea a cui si riferisce la misura.

Art. 16. I prodotti che, ai termini della sentenza in data 9 luglio 1875 della Corte d'appello di Firenze, furono dichiarati di pertinenza esclusiva della Società, non saranno compresi fra gli introiti generali dell'esercizio.

Art. 17. Le norme per le liquidazioni delle sovvenzioni chilometriche, di cui ai precedenti articoli, *si intenderanno* applicabili a tutte le liquidazioni delle sovvenzioni *relative* agli esercizii anteriori, fatte finora in via provvisoria.

Art. 18. L'ammontare delle multe incorse dalla Società pei ritardi nella costruzione delle linee sarà da essa pagato nella somma di L. 52,092.60, liquidata dalla sentenza in data 5 giugno 1875 della Corte d'appello in Roma.

Art. 19. I pagamenti delle sovvenzioni saranno fatti in rate semestrali, nella misura dei quattro quinti della somma approssimativamente dovuta al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno, sovra conti provvisorii presentati dalla Società ed accettati dal Governo.

Il pagamento a saldo delle somme non contestate sarà fatto nella prima quindicina di marzo successivo.

Art. 20. La Convenzione pel trasporto della Valigia Indiana, scaduta col 31 dicembre 1879, si intende, per quanto riguarda il servizio postale, rinnovata per sei anni, a partire dal 1° gennaio 1880, ed alle stesse condizioni.

La Valigia supplementare per trasporti di messaggerie avviate attraverso l'Italia, a partire dallo stesso giorno 1° gennaio 1880 sarà tassata in base alla tariffa dei bagagli, ed il relativo introito sarà versato nei prodotti dell'esercizio.

Il trasporto in ferrovia dei piccoli colli, tanto in servizio interno, quanto in servizio internazionale, da farsi dall'Amministrazione delle Regie Poste a senso della Convenzione di Parigi del 3 novembre 1880, sarà dalla Società delle Ferrovie Meridionali eseguito alle condizioni intese con le Ferrovie Romane e dell'Alta Italia, ed al prezzo di L. 0.18 per ogni collo (centesimi diciotto).

L'importare di tali trasporti sarà compreso negli introiti generali dell'esercizio.

La Società sarà inoltre obbligata a partecipare ai necessarii accordi con le altre Amministrazioni ferroviarie e con le Compagnie di navigazione pei trasporti in servizio cumulativo, tanto allo interno, quanto per l'estero, in base alle tariffe che saranno approvate dal Governo.

Art. 21. Qualora sia deciso, per parte del Governo, il riscatto degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, ivi comprese le macchine, gli attrezzi, le provviste e i lavori in corso, la Società anticiperà le somme che a tale scopo le saranno richieste dal Governo stesso, mediante il pa-

pamento di un annuo interesse, commisurato al saggio medio in Italia della rendita nel trimestre precedente a quello in cui sarà fatta la anticipazione, e senza che l'interesse stesso possa mai eccedere il 6 per cento lordo.

Gli Stabilimenti predetti saranno dal Governo consegnati alla Società franchi e liberi da ogni ipoteca od altro peso qualsiasi, con inventario e perizia, d'accordo compilati, del loro contenuto; e la Società sarà obbligata ad esercitarli, ripartendo col Governo i profitti o le perdite nell'istesso modo e proporzione con cui si ripartiscono le spese generali comuni allo esercizio delle due reti Meridionale e Calabro-Sicula, a norma della Convenzione 28 ottobre 1871.

Qualora le macchine, provviste ed attrezzi provenienti dal riscatto e consegnati alla Società non fossero sufficienti alla gestione dei due Stabilimenti, e fossero necessarii lavori di adattamento o di trasformazione di Officine, stabili, piazzali, acquisti di nuove macchine ed attrezzi, aumenti di provviste od altro, la Società anticiperà, a misura del bisogno, il capitale necessario, ed il relativo interesse al 5 per cento sarà portato nei conti semestrali delle spese.

Cessando la Società dall'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, gli Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa saranno riconsegnati allo Stato, unitamente alle macchine, provviste, attrezzi e lavori in corso, contro restituzione, tanto delle somme da essa anticipate per il loro riscatto, quanto per il maggior capitale circolante versato per la loro regolare gestione, di cui la Società dimostrerà la consistenza in opere, macchine e provviste eseguite negli Stabilimenti od esistenti sui cantieri.

Art. 22. Dal giorno in cui avrà effetto la presente Convenzione fino a tutto il 31 dicembre 1882, il Governo avrà diritto di riscattare la rete delle Ferrovie Meridionali, alle condizioni seguenti.

Questo termine potrà essere prorogato di 6 mesi, sopra domanda del Governo o della Società.

Si prenderà per base del riscatto delle Azioni il prezzo di L. 25 di rendita per ognuna, pattuito colla Convenzione 15 febbraio 1876, se si tratta di riscatto puro e semplice della rete suddetta; si prenderà invece per base il prezzo di L. 24 di rendita per Azione, fissato dalla Convenzione 20 novembre 1877, se contemporaneamente alla Convenzione di riscatto ne sarà stipulata colla Società una nuova per lo esercizio di una delle reti che fossero affidate all'industria privata.

Le Azioni 60,000 a matrice sono considerate di niun valore, e saranno perciò annullate.

Per le nuove Azioni, che alla Società occorresse di emettere in corrispondenza agli impegni assunti colla presente Convenzione, il riscatto si opererà sulla base del prezzo di emissione, calcolato in una somma non superiore a L. 450.

Art. 23. La Società delle Strade Ferrate Meridionali è direttamente responsabile, per l'operato dei propri agenti verso il Governo, delle penalità prescritte agli articoli 58 e 59 del Regolamento sulla pulizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade ferrate, approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873.

Art. 24. Le disposizioni della Convenzione e Capitolato approvate colla legge del 21 agosto 1862, e della Convenzione approvata colla legge del 14 maggio 1865, sono mantenute in tutto il loro vigore, ed applicabili anche al tronco Rieti-Terni, in quanto non sono contrarie alla presente Convenzione.

Art. 25. La presente Convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1881, ma non s'intenderà definitiva, nè valida, se non dopo che sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società ed approvata per legge.

Fatto a Roma, quest'oggi 28 del mese di aprile 1881.

Il Ministro delle finanze A. Magliani.
Il Ministro dei lavori pubblici A. Baccarini.
Il Dirett. gen. delle Strade Ferrate Merid. S. Borgnini.

La presente Convenzione fu sottoposta alle deliberazioni dell'Assemblea generale straordinaria del 31 maggio p. p., alla quale intervennero:

Azionisti N. 58, rappresentanti Azioni N. 57,147, con voti 452.

La Convenzione stessa fu approvata ad unanimità, meno 9 voti.

Il Presidente, in seguito all'approvazione della Convenzione, sottopose alle deliberazioni dell'Assemblea le seguenti proposte del Consiglio di amministrazione:

« *Art.* 1. È data facoltà al Consiglio di amministrazione di aumentare il capitale sociale, emettendo fino a 100,000 Azioni nuove di lire 500 ciascuna, al portatore.

« *Art.* 2. Le nuove Azioni saranno emesse a lire 450 ciascuna, prezzo al quale saranno rimborsate dal Governo qualora avvenga il riscatto. Fino a quel giorno, le nuove Azioni avranno diritto agli stessi reparti di utili che saranno fatti alle vecchie Azioni, in proporzione però dei versamenti e del tempo decorso sui medesimi.

« *Art.* 3. Quando il Governo non usi della facoltà del riscatto, le nuove Azioni liberate di lire 450 saranno in tutto equiparate a quelle già in circolazione, costituenti il capitale primitivo della Società, e saranno rimborsate al prezzo nominale di L. 500 l'una, entro il termine in cui e nei modi coi quali si opera l'estinzione di quelle costituenti il primitivo Capitale sociale (art. 6 degli statuti).

« *Art.* 4. Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione, in proporzione delle une e delle altre; ma coloro che, dentro trenta giorni da quello pubblicamente annunziato per la emissione delle medesime, non ne avranno fatto la domanda, il primo versamento e presentato le Azioni vecchie, si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all'acquisto delle nuove.

« *Art.* 5. Le nuove Azioni, che per avventura rimanessero disponibili, per non avere i possessori delle vecchie fatto uso della preferenza loro accordata dall'articolo precedente, rimarranno di proprietà della Società, ed il Consiglio d'amministrazione è autorizzato ad alienarle nei modi che crede, ed a prezzo non inferiore alle lire 450.

« *Art.* 6. È data facoltà al Consiglio di amministrazione di determinare i giorni e la somma dei parziali versamenti, e qualsiasi altro modo per la emissione.

« *Art.* 7. Il Consiglio di amministrazione è autorizzato a portare negli Statuti sociali quelle modificazioni, che reputerà necessarie per attuare le odierne deliberazioni; ed è inoltre autorizzato ad accettare quelle aggiunte o variazioni che, nel decreto di approvazione delle proposte modificazioni agli Statuti, fossero prescritte dal Governo ».

Le proposte precedenti furono approvate dall'Assemblea con voti unanimi, meno 9.

IL RISCATTO

DELLE FERROVIE INTERPROVINCIALI VENETE

Nel precedente nostro numero, accennando all'approvazione del riscatto delle Ferrovie interprovinciali venete da parte dei Consigli provinciali di Vicenza, Padova e Treviso, ci siamo riservati a dare più ampii ragguagli su questa importante deliberazione. Ed oggi, infatti, crediamo opportuno di riferire testualmente la Relazione dei due Comitati ferroviarii Padova-Treviso-Vicenza e Vicenza-Thiene-Schio, con cui si rende esatto conto ai rispettivi Consigli provinciali delle ragioni economiche in appoggio dell'atto testè conchiuso fra quelle Provincie ed il Governo, allo scopo di assicurare il progressivo sviluppo e regolare servizio di quelle linee, strettamente collegate alla grande rete ferroviaria dell'Alta Italia.

Sino da quando vennero fatte ai Consigli provinciali di Padova, Treviso, Vicenza le prime proposte per la costruzione ed esercizio delle strade ferrate Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, ed al Consiglio provinciale di Vicenza per la costruzione ed esercizio della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, nella Relazione delle Commissioni ferroviarie chiaramente venne significato, che, se per queste Provincie era una necessità di accingersi a tale impresa, ciò avrebbe però condotto, entro un certo periodo di tempo, ad accordi di unificazione colle strade ferrate che costituiscono la rete dell'Alta Italia.

Ed è noto ai Consigli provinciali che a ciò si era già devenuti colla stessa Società delle Strade ferrate dell'Alta Italia, quando i negoziati, che poscia hanno condotto alla Convenzione di Basilea 17 novembre 1875 pel riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia, impedirono che l'accordo, già seguito col Direttore generale delle Strade ferrate dell'Alta Italia il 7 dicembre 1874, avesse corso ed effetto.

Più e più volte si sono poi iniziati simili accordi colla Amministrazione dello Stato, ma sempre interrotti dalle crisi ministeriali e parlamentari in sul punto che stavano per concludersi.

Finalmente si sono potute stabilire col Governo le basi di una Convenzione per il riscatto da parte dello Stato delle strade ferrate interprovinciali Padova-Bassano, Vicenza-Treviso e della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio.

Devoluta dall'art. 8 della legge 19 giugno 1873 ai rappresentanti dei Consorzii ferroviarii l'approvazione dei contratti di costruzione, esercizio e cessione delle strade ferrate, l'Assemblea consorziale, con sua deliberazione del 12 aprile a. c., accettò il riscatto delle strade ferrate interprovinciali in base alle fatte comunicazioni; ma nello stesso tempo deliberò, come si era anche espresso il Ministero dei lavori pubblici, di promuovere sul riscatto medesimo le deliberazioni dei Consigli provinciali, e ciò quando si fosse determinato l'accordo, non soltanto sul prezzo, ma inoltre sul tempo e modo del pagamento, perchè la istruzione di così importante argomento fosse completa in ogni sua parte.

Ed in successiva adunanza del 2 maggio corr., l'Assemblea avute anche queste ulteriori comunicazioni, autorizzò il Comitato a concludere col Governo il riscatto delle strade ferrate Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, e diede al Comitato l'incarico di promuovere senza più le risoluzioni dei Consigli provinciali.

Nella determinazione del prezzo di riscatto, il Governo, in seguito a voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 16 ottobre decorso anno, adottò i criterii derivanti dalla legge 29 luglio 1879, escluso ogni effetto retroattivo, ed in base all'effettivo costo di costruzione delle linee, da classificarsi quella di Vicenza-Thiene-Schio nella 4ª categoria, e quelle di Vicenza-Treviso, Padova-Bassano nella 3ª categoria. Dietro di che, in base alla spesa documentata, quale risulta dalla Relazione a stampa 1° febbraio 1879, ed a quelle ch'erano ancora in corso di liquidazione, doveasi fissare la somma, che avrebbe costituito, dedotto il concorso delle Provincie nella misura stabilita dall'art. 5 e dall'art. 11 di detta legge, il correspettivo del riscatto. Mediante questo correspettivo, doveva poi cessare la corrisponsione per parte dello Stato dei sussidii d'ogni specie, accordati alle Provincie cogli atti di concessione delle ferrovie medesime.

Certochè si ritenean meritevoli di più larghi criterii di classificazione strade ferrate siccome queste, le quali conducono ad importanti valichi alpini, e di cui l'una è la continuazione della Pontebbana, l'altra ha la sua naturale prosecuzione nella Valsugana. Ed è indubitabile che, quando non fosse stato preponderante il fine di portare un qualche sollievo ai bilanci provinciali, ci avremmo potuto ripromettere più adeguato correspettivo coll'attendere che il movimento delle strade ferrate medesime potesse svolgersi completamente, in relazione pur anco alle nuove strade ferrate assicurate alle provincie venete dalla legge 29 luglio 1879.

Giovi particolarmente accennare tra queste alla strada ferrata Treviso-Motta, che nella tabella C della legge figura come traversale colla Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, e che porterebbe un grande aumento di movimento sulle strade ferrate interprovinciali, quando avesse luogo la congiunzione diretta Motta-Casarsa; giovi accennare alla strada ferrata Mestre-Camposampiero, che, se non è espressamente accennata nella legge, figura però nell'elenco delle ferrovie contemplate dall'art. 11, in allegato n. XXII, tra i documenti citati nella Relazione della Commissione della Camera dei deputati, n. 57 A (sessione del 1878, legislatura XIII); giovi ricordare la strada ferrata Bassano-Primolano che nella legge ha il suo posto nella tabella B, e che per la strada ferrata Padova-Bassano è di prima importanza; giovi pur tener conto delle confluenze della strada ferrata Belluno-Feltre-Treviso, contemplata anche questa dalla legge nella tabella B.

D'altra parte non possiamo dissimularci che le condizioni attuali delle nostre strade ferrate ed in un prossimo avvenire sono ben inferiori a quelle che pur sarebbero di certa aspettazione, quando tutte le strade ferrate venete fossero compiute; nè possiamo dissimularci che le condizioni di fatto, in cui versano le nostre strade ferrate, sono ben inferiori a quelle che, senza temerità, potevano credere le condizioni di diritto.

Ha bensì pronunciato la sentenza arbitrale 13 febbraio 1875 che la linea Vicenza-Treviso ha lo scopo di congiungere la Valle del Po col Friuli e coll'Illiria, cosicchè, lungi dal contare sopra il solo movimento locale, contare avrebbe dovuto sulla pienezza del transito. Contuttociò, e nonostante che alle nostre ripetute istanze si associassero rappresentanti politici, amministrativi, commerciali del Veneto, della Lombardia, del Piemonte, non si è potuto ottenere che alla strada ferrata Vicenza-Treviso si applicassero le tariffe in cumulo colle altre strade ferrate del Regno. E perciò, non potendo il transito sulla strada ferrata Vicenza-Treviso fruire di quel vantaggio che proviene dalla diminuzione delle tariffe in relazione al totale percorso delle merci, il transito si trovava artificialmente sviato dalla sua via più naturale e più breve.

Solo dopo che nella legge 8 luglio 1878 venne introdotto l'art. 13, per cui il Ministro dei lavori pubblici ebbe facoltà di addivenire a Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni ferroviarie per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti, si potè devenire alla Convenzione 22 dicembre 1878, la quale assicura in parte alla strada ferrata Vicenza-Treviso il beneficio del transito per le merci a piccola velocità. Venne, in vero, assolutamente riservata anche in detta Convenzione la questione di massima; ma intanto il Consorzio interprovinciale non ha potuto conseguire che in via di accordo, e soltanto limitatamente, quello che si sarebbe ripromesso di conseguire di diritto e compiutamente. Oltredichè, se la durata di detta Convenzione è assicurata da reciproca convenienza, non havvi però nella Convenzione medesima una guarentigia giuridica che non possa esser disdetta.

Si è dovuto, per tutte queste considerazioni, accettare l'applicazione dei criterii indicati dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E ciò nulla ostante rimaneva da superare una ben più grave difficoltà, la quale per poco non compromise ogni possibilità d'accordo.

Pel contratto 17 aprile 1875, l'esercizio delle strade ferrate interprovinciali venne ceduto per 20 anni alla Società Veneta, e, col contratto 2 ottobre 1874, per 20 anni era stato ceduto alla Società Veneta l'esercizio della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio.

Or il Governo aveva posto per condizione che si dovessero cedere le strade allo Stato libere dal contratto di esercizio, il che avrebbe esposto il Consorzio interprovinciale e la Provincia di Vicenza a tali domande di compensi da parte della Società Veneta, che ben poco sollievo avrebbero risentito le Provincie per la cessione delle strade ferrate allo Stato. Ed è innegabile che, quanto sarebbe stata infondata una qualunque opposizione della Società Veneta al riscatto della proprietà, altrettanto non può dirsi per quanto concerne l'esercizio, che le è assicurato da dette Convenzioni. Penetratosi di ciò il Governo, si portò la questione sui compensi che le Provincie avrebbero potuto offrire allo Stato pel fatto, che le strade ferrate verrebbero

cedute col mantenimento del contratto di esercizio in corso, quantunque l'esercizio sia già fatto dalla Società Veneta in modo da dover riuscire di soddisfazione allo stesso Governo, e quantunque, dichiarando la Società Veneta di modificare, quando il Governo lo desideri, le condizioni del contratto, di conformità ai contratti di esercizio che sono di soddisfazione del Governo in altre parti d'Italia, ritenere si debba che nemmeno le condizioni del contratto di esercizio abbiano dal Governo a qualificarsi per onerose.

Non poteva il Comitato accondiscendere ad una qualsiasi diminuzione di prezzo in confronto di quello che risultava da una valutazione ben inferiore ed alle prime speranze ed ai fatti dispendii. Ma, poichè il Governo aveva preso i criterii di valutazione dalla legge del 1879, ne veniva di per sè che alle Provincie sarebbero spettati gli stessi vantaggi che la legge medesima assicura. Consistono questi nella partecipazione al prodotto netto, proporzionale per ogni linea alla quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione; e nel pagamento agli enti interessati di un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione, quando, trascorsi trent'anni dall'apertura delle linee all'esercizio, il Governo intendesse di liberarsi da questa partecipazione. La quale somma, che in capo ai trent'anni lo Stato dovrebbe versare per liberarsi da detta partecipazione, non sarebbe inferiore per le strade ferrate del Consorzio a L. 2,418,265.80, e per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio a L. 1,265,035.52.

A titolo quindi del compenso che il Governo richiedeva per subentrare alle Provincie nel contratto di esercizio, il Comitato interprovinciale e quello Vicenza-Thiene-Schio han dichiarato che avrebbero proposto la rinuncia a questi vantaggi. Oltre di che, è da osservare che l'altra rinuncia, la quale il Governo esige dalle Provincie, dei sussidii chilometrici e dei contributi per le strade nazionali divenute provinciali, importa un'annua somma libera, che anche nei conti del Governo a favore delle Provincie è di L. 142,947.30 per il Consorzio, e di L. 37,700 per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio; con questo, che le Provincie hanno a loro carico perenne la manutenzione di dette strade.

Rimaneva tuttavia a risolversi un dubbio, sia sull'ammontare dei contributi e sussidii per cui il Governo esigeva dalle Provincie la rinuncia, sia sulle conseguenze di diritto, che avrebbero continuato a rimanere a carico delle Provincie dipendentemente dai passati rapporti colla Società Veneta.

La somma, in fatto, la quale per contributi e sussidii lo Stato pagherebbe al Consorzio ed alla Provincia di Vicenza per 35 anni, non è solo quella indicata di L. 142,947.30 per il Consorzio e di L. 37,700 per la Provincia di Vicenza, ma di L. 159,987 per il Consorzio e di L. 44,200 per la Provincia di Vicenza. La differenza tra le due somme è costituita da quella parte di contributi e sussidii che, per il contratto di esercizio, è ceduta alla Società Veneta. Ora, subentrando lo Stato alle Provincie nel contratto di esercizio, il Governo riconobbe che l'obbligo corrispondente a detta quota, come di diritto, corresse la stessa sorte degli altri obblighi di già spettanti alle Provincie per quanto riguarda l'esercizio, passasse cioè al Governo come uno dei correspettivi dell'esercizio. (*Continua*)

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In relazione alle dichiarazioni fatte alla Camera il maggio p. p. dall'on. Ministro dei lavori pubblici, a proposito degl'inconvenienti a cui dà luogo l'attuale limitazione dell'esercizio della linea Torino-Modane in seguito alla frana della Combetta, sappiamo che il Ministro stesso ha creduto conveniente di nominare una Commissione per visitare e riferire sullo stato del tronco ferroviario da Bussoleno a Bardonecchia, e sulle opere che fossero necessarie per assicurarne la stabilità.

Tale Commissione è composta dei sig. comm. Felice Biglia, ispettore del Genio civile e dell'esercizio delle ferrovie; comm. Gioachino Imperatori, ispettore del Genio civile; e cav. Angelo Giambastiani, direttore delle costruzioni della linea Novara-Pino.

La visita avrà luogo in questi giorni, dovendo la Commissione riferire al Ministero entro il mese corrente.

><

La poco felice distribuzione dei locali nel fabbricato passeggieri della Stazione di Venezia ha fin qui reso intricato e difficile il disimpegno del servizio. A togliere gl'inconvenienti verificatisi, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha studiato un progetto di generale riordino, il quale comprende i seguenti lavori:

Invertimento di destinazione dei locali posti nelle due ale interne del fabbricato passeggieri parallele ai binarii;

Modificazione dei locali nel corpo di fabbrica fronteggiante il piazzale esterno;

Ampliamento dei locali per Uffici e per le merci a G. V. — Oltre a ciò, fu convenuto di rimediare alla mancanza di luce sotto la tettoia col ridurre a vetri una parte della copertura cieca; ed infine di provvedere al miglioramento delle Officine coll'ampliarle, aggiungendovi nuovi locali.

L'intero progetto, diligentemente studiato, venne in questi giorni sottoposto all'approvazione del Ministero, e si spera quindi che fra non molto la Stazione di Venezia, interamente riordinata, potrà essere in grado di corrispondere alle esigenze dell'importante movimento commerciale che vi fa capo.

><

Siamo informati che i lavori per la costruzione della Stazione definitiva di Lecco, saranno fra non molto intrapresi, essendo già in corso di stipulazione il contratto colla Ditta Vassena, cui fu aggiudicato l'appalto. Tali lavori comprendono la costruzione del fabbricato passeggieri con tenda metallica, d'una rimessa capace di quattro locomotive, e di una tettoia per coprire parte del piano caricatore già esistente.

><

Ci consta che l'Impresa Grossi ing. Giuseppe, aggiudicataria delle opere per l'ampliamento ed il riordino della Stazione di Monza, porrà mano a giorni ai relativi lavori, aspettandosi soltanto l'imminente approvazione del contratto d'apppalto.

><

Il giorno 5 corr. è stato regolarmente attivato l'esercizio sui tronchi di ferrovia da Roccapalumba alla galleria del Magazzinazzo (linea di Vallelunga), e da Castellammare del golfo a Castelvetrano (linea Palermo-Marsala-Trapani).

Il successivo giorno 6 venne iniziato il servizio merci a piccola velocità sulla linea dalle Caldare a Canicattì.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Romane ha dichiarato all'Amministrazione delle ferrovie Meridionali di non poter aderire alla proposta istitu-

zione di biglietti speciali d'andata e ritorno fra le principali città della Sicilia e quelle di Napoli e Roma, giacchè sulle proprie linee i biglietti di andata e ritorno hanno al massimo la validità di due giorni.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha date le opportune disposizioni affinchè si proceda con sollecitudine alla compilazione del progetto d'impianto di una Stazione lungo la linea da Novara a Gozzano nel punto detto Madonna di Cressa.

Sappiamo che la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetta pel giorno 17 corr. la gara già preannunciata per la fornitura di 10 piattaforme girevoli, della lunghezza utile di m. 7. Il tempo per la presentazione delle schede da parte delle Ditte all'uopo invitate scade il 15 corr.

Ieri (7) venne attivato un nuovo treno sulla linea da Sassari ad Ozieri: e quanto prima verrà aggiunto un altro treno a quelli stabiliti fra Chilivani e Bonorva (linea Cagliari-Oristano-Chilivani).

Veniamo informati che l'Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Milano ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio affinchè pel servizio cumulativo sia stabilito fra l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e quella delle linee Milano-Saronno e Milano-Erba un raccordo alla Stazione di Bovisa per la diramazione Milano-Saronno, conforme a quello stabilito per Camnago. Inoltre la detta Associazione ha chiesto che le disposizioni adottate per le merci appoggiate a Camnago siano valide a tutto luglio, nel qual mese ha propriamente termine la campagna bacologica, anzichè a tutto giugno.

Il giorno 1° del corrente mese si è tenuta l'asta per l'appalto del tronco Galleria dei Ceracci ed accessi, della linea Lucca-Viareggio — L'appalto fu deliberato provvisoriamente al sig. Ferroni Frati Zoccheo per L. 1,158,859.73, ossia col ribasso del 5.45 0[0] sulla somma del primo deliberamento — Il deliberamento definitivo è fissato al 22 corr. (Vedi *Notizie ferr. ital.*)

L'ingegnere direttore degli studii della linea Parma-Brescia-Iseo ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco di detta linea, compreso fra la Stazione di Parma ed il Po, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore.

La Direzione tecnica governativa per gli studii della ferrovia Faenza-Firenze ha inviato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di detta ferrovia compreso fra il chilom. 6 + 792.00 ed il chilom. 18 + 476.56, il quale perciò misura una lunghezza di m. 11,684.56. — Nell'appalto non è compresa la provvista del ferro di armamento e quella delle travate metalliche. I lavori da appaltare rilevano a L. 1,914,000, dal quale importo sono escluse le espropriazioni, a cui provvederà direttamente l'Amministrazione governativa.

L'andamento planimetrico si compone di 10 rettifili, i quali misurano in complesso la lunghezza di metri 9,312.57.

Le curve in tutto sono 9: il raggio minimo è di 400 m., quello massimo di 2000. La lunghezza totale dello sviluppo in curva è di m. 2,371.99, per cui lo sviluppo in curva corrisponde a circa il quinto della lunghezza totale del tronco.

La pendenza massima che si riscontra è quella del 10 per mille. — Vi hanno due sole orizzontali, della lunghezza totale di m. 817.50; il restante del tronco è tutto in salita.

Le opere d'arte principali da costruirsi su questo tronco sono le seguenti: Viadotto sul rivo Castiglione, in 7 luci di 10 m. ciascuna; viadotto sul rio Bagno, in 4 luci di 10 m. cadauna; ponte obliquo sul rio Norco, in 3 luci di 8 m. ciascuna: ponte a travata metallica, di 14 m. di luce; chiavicone di 8 m. di luce sul rio San Ruffilo; ponte sul rio La Strada, di 8 m. di luce con passaggio laterale di 3 m.; ponte di 8 m. sul rio di Tho.

Due sono le Stazioni da costruirsi cogli annessi fabbricati: l'una a Brisighella, e l'altra a Fognano. I passaggi a livello, che s'incontrano su questo tronco, sono 17, de' quali 2 soli per strada provinciale, e gli altri per strade comunali e private.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 maggio al 4 giugno corrente in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto per l'impianto di un *tratto provvisorio* in prolungamento di quello definitivo per la diramazione ferroviaria dalla Stazione centrale al porto di Napoli;

Un progetto per l'impianto di una nuova Stazione ad Arbavola, tra Pisa e Torre del Lago, lungo la ferrovia Pisa-Genova;

Un progetto per la sistemazione ed ampliamento della Stazione di Navacchio, lungo la ferrovia Firenze-Livorno;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Sestri Ponente, lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia;

Tre progetti per nuove officine e magazzeni da costruirsi nel recinto della Stazione definitiva ferroviaria di Taranto;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore sulla strada nazionale Pinerolo-Finestrelle, nel tratto Pinerolo-Perosa Argentina, in provincia di Torino.

Furono del pari esaminati e ritenuti ammissibili varii progetti per l'impianto ed esercizio di *tramways* a vapore nella provincia di Caserta.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze prese le seguenti deliberazioni relative ad affari ferroviarii.

Ha ritenuto:

a) Che si possa approvare il progetto dei lavori per la costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra e disporre per l'appalto ai pubblici incanti in base ai Capitolati annessi al progetto. La spesa a base d'asta è prevista in L. 472,000, restando a disposizione dell'Amministrazione una somma di L. 270,000 per espropriazioni ed imprevisti; per cui si hanno in totale L. 742,000. — La lunghezza del tronco è di circa 20 chilometri e mezzo;

b) Che possano essere approvati, per servire di base a regolare aggiudicazione, i progetti di appalto per la costruzione dei due tronchi della ferrovia da Gallarate ad un punto della Novara-Pino superiormente a Sesto Calende. — Uno dei progetti riguarda la costruzione del tronco Gallarate-Varano, della lunghezza di m. 15,000. e dell'importo a base d'asta di lire 3,405,000 —; l'altro concerne il tronco Varano-San Giano, della lunghezza di m. 13,476, pel quale l'importo dei lavori da appaltare ammonta a L. 3,730,500.

Nell'ammontare predetto non sono comprese le espropriazioni, i lavori in ferro, la provvista e la posa del materiale d'armamento e del materiale fisso. Pei due tronchi predetti fu anche approvata la proposta di un terzo appalto distinto delle opere metalliche per una spesa presunta di L. 66,600;

c) Che possa essere approvato anche per gli effetti dell'espropriazione per causa di pubblica utilità il progetto per l'apertura di una strada di accesso a varii fondi intercettati dalla ferrovia Pescara-Aquila:

d) Che possa del pari approvarsi la maggiore spesa necessaria all'esecuzione del 5° tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso fra Monvalle e Laveno.

Il suddetto Consiglio si è inoltre pronunziato in ordine ad una transazione su di vertenza giudiziaria fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e gli eredi Chichidimo per danni sofferti nella costruzione della ferrovia di Cosenza; e sopra una istanza della Deputa..one provinciale di Potenza circa la posizione in ...ra, a conto dello Stato, della impalcatura metallica ... ponti della ferrovia Taranto-Reggio, che vennero c... ...ti a doppia larghezza onde utilizzarli per la stra... provinciale.

><

Il ... ...lio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta ... con sua recente deliberazione ha approvato le ... ...nti promozioni, con decorrenza dal 1° gennaio a.

1. Tachi... ...etrio, ingegnere Capo-Sezione della Trazione, pro... ...o Ispettore Capo-Sezione principale presso la 2ª ... ...ne Trazione;

2. Omati Ant... ...ing. Capo-Riparto del Servizio Materiale, promo... Capo-Sezione all'Opificio di Milano;

3. Zunino Luigi, ...plicato della Trazione, promosso a Capo-Sezione ... ...so la 1ª Divisione Trazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari — Nella seduta del 2 corr. alla Camera dei deputati venne in discussione la legge ritornata dal Senato per modificazioni a quella sulle ferrovie complementari.

Secondo la Relazione dell'on. Grimaldi, che abbiamo già riferito nel nostro numero del 20 aprile p. p., la variazione introdotta dal Senato consiste unicamente nel sostituire la linea Faenza-Firenze alla linea Firenze-Pontassieve; variazione che la Commissione della Camera propone non venga ammessa, presentando il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo, prima di porre mano agli appalti del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, completerà gli studii comparativi tra i due progetti Faenza-Pontassieve e Faenza Firenze, e che, occorrendo, sottoporrà al Parlamento i necessarii provvedimenti, passa all'ordine del giorno ».

Alli-Maccarani, *Mocenni*, *Codronchi* e *Torrigiani* combattono la proposta della Commissione, adducendo ragioni per mantenere il voto del Senato.

Toscanelli invece sostiene che debba confermarsi la deliberazione presa l'anno scorso dalla Camera, appoggiandosi particolarmente sul parere dato dal Corpo di Stato Maggiore.

Ferrero dice, a questo riguardo, che il detto parere è certamente attendibile, ma che il Ministero deve tener conto di tutti gli interessi, tanto strategico-militari, quanto economico-commerciali.

Baccarini dà schiarimenti intorno ai due tracciati in questione, aggiungendo che il Governo non si opporrebbe recisamente alla linea indicata dal Senato, come pure accetterebbe l'ordine del giorno della Commissione, purchè non implicasse un impegno assoluto pel Ministero.

Grimaldi (relatore), in via di conciliazione ed opinando circa la scelta del tracciato, propone si mantenga la linea Faenza-Firenze approvata dal Senato, ma in pari tempo si accolga l'ordine del giorno della Commissione, sostituendovi il tronco Borgo S. Lorenzo-Firenze al tronco Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.

Questa proposta, dopo alcune consideraeioni dell'on. *Indelli* e *Salaris* ed alcune spiegazioni dell'on. *Baccarini*, viene approvata.

Approvansi poi tutti gli articoli della legge, che allo scrutinio secreto, nella seduta del 23, ottenne voti favorevoli 218 e 33 contrarii.

— La *Gazz. Uff.* del 6 pubblica pure il R. Decreto, in data del 5, con cui è sanzionata e promulgata la suddetta legge.

Modificazioni agli stanziamenti della legge sulle ferrovie complementari. — Nella seduta del 6 corr., alla Camera dei deputati, si discusse pure la legge per le modificazioni agli stanziamenti per le ferrovie complementari, secondo la Relazione dell'on. di Lenna, di cui parlammo nel nostro numero precedente.

L'on. *Cavalletto* raccomanda al Ministro dei lavori pubblici che, d'accordo coi Ministri della guerra e del commercio, presenti un progetto di legge per le linee che interessano specialmente il commercio internazionale e la difesa nazionale.

Lugli dichiara che voterà volentieri questa legge, perchè è necessario che la rete ferroviaria abbia il corrispondente materiale, e i 44 milioni, che il Ministro chiede per esso, non sono che un'anticipazione.

(Rimandiamo, a questo proposito, il lettore alla Relazione ministeriale pubblicata nel nostro numero del 23 marzo scorso, in cui sono riassunte tutte le proposte fatte dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per lavori straordinarii alle linee medesime e per aumento del materiale mobile).

Baccarini dice che, quando presenterà altre tabelle di ferrovie complementari, interpellerà il Ministro della guerra per dar la preferenza a quelle che abbiano un carattere d'importanza militare. Quanto alle altre utili al commercio internazionale, rammenta alcune linee già votate colla legge del 1879 e specialmente la Novara-Pino, che spera sarà presto aperta insieme alla Galleria del Gottardo. Se altre saranno necessarie, si provvederà. Accetta finalmente la raccomandazione fatta da Branca, di allegare di anno in anno ai bilanci le opere da eseguirsi e il materiale da provvedersi con somme stanziate in essi.

Dopo alcune spiegazioni di *Indelli*, si approvano gli articoli della legge.

Leggi ferroviarie presentate — Nella suddetta tornata del 2 corr., l'on. Baccarini presentò i seguenti disegni di legge: Convenzione con la Società delle Ferrovie Meridionali per modificare quelle stipulate con leggi del 1862 e 1865 (*V. in principio del giornale*); e Convenzione per la costruzione della ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni — Alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto dalle opere e prov-

viste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Groppello e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 5,471.61 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 279,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 14 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in lire 28,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — In seguito alla diminuzione di L. 5.45 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,225,658.09, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 12 maggio ultimo scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura della Galleria dei Ceracci e suoi accessi lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, in provincia di Lucca, della lunghezza complessiva di m. 3664.33 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dell'armamento, dei meccanismi fissi e delle impalcature in ferro per ponti), si procederà alle ore 10 ant. del 22 corr., presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Lucca, al definitivo deliberamento della impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 1,158,859.73, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 114,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — La *Nazione* annunzia che la Questura di Firenze è riuscita a scoprire fra il personale viaggiante delle Ferrovie Romane una vasta associazione di malfattori, all'opera dei quali devonsi molti ed ingenti furti commessi lungo le linee ferroviarie; e validamente assistita dal personale superiore di quelle Strade ferrate, potè raccogliere tali elementi da indursi ad ordinare la perquisizione e l'arresto di dodici tra conduttori, guardie di scorta e due dei loro principali manutengoli.

— Il 9 corr. ricorrendo il centenario della nascita del celebre Giorgio Stephenson, l'inventore della locomotiva a vapore, gl'impiegati delle Ferrovie Romane ebbero il gentile pensiero di ricordare quel giorno, collocando alla Stazione di Roma una lapide commemorativa, ed all'uopo elessero un Comitato per raccogliere le offerte dagli impiegati stessi onde far fronte alla spesa occorrente.

Il Comitato fu composto degli on. signori:

Comm. Callisto Bertina, reggente la Direzione.

Id. ing. Filippo Mari, Capo-servizio del Movimento.

Id. ing. Rombaux Gio. Battista, Capo-servizio del Mantenimento.

Id. Pesci Vittorio, Capo-servizio della Ragioneria generale.

Cav. ing. Agazzi Saverio, Capo-servizio della Trazione.

Comm. Sarfatti Giorgio, Capo-servizio aggiunto del Movimento.

Cav. ing. Carta-Mameli Giuseppe, Cassiere del Comitato.

Nossa Alessandro, Visciola Marco, Paoletti Alfredo, *segretarii*.

Ferrovia Eboli-Reggio — Il *Bersagliere* annunzia che vi fu a Napoli una riunione dei delegati delle Provincie di Napoli, Salerno, Potenza, Cosenza e Catanzaro pel riparto del concorso di dette Provincie alla ferrovia Eboli-Reggio. Mancavano i delegati della Provincia di Reggio, e perciò si terrà una nuova riunione sabbato 11. Fu eletto presidente l'on. Nicotera.

Ferrovie della provincia di Torino. — Nella seduta del 2 corr. al Consiglio provinciale di Torino venne in discussione la domanda di anticipazione di lire 120,000 pel tronco di ferrovia Bricherasio-Barge.

Il relatore *Benintendi* appoggia la domanda. Tuttavia fa considerare come si aggravino sempre più le spese a carico della Provincia per le ferrovie, e desidera che altro carico non venga alla Provincia per questo riguardo.

Ferraris spiega la ragione di questa anticipazione. Acconsente che l'anticipazione sia fatta, purchè il Comitato, che ne ha fatto domanda, ottenga a sua volta dal Governo quelle facilitazioni che furono promesse in vista della detta anticipazione.

Dopo breve discussione, messa ai voti la proposta della Deputazione, è approvata.

Ferrovia di Superga. — Nella stessa seduta del Consiglio provinciale venne posta in discussione la nota domanda Agudio e Bellani, relativa alla concessione della ferrovia di Superga.

Il cons. *Adamino* riferisce come la domanda fatta dall'ingegnere Agudio perchè la Provincia chiedesse al Governo la concessione della ferrovia, obbligandosi egli a sollevarla d'ogni aggravio, non fu accolta dalla Deputazione provinciale a parità di voti.

Il relatore, a nome della Commissione tecnica, propone quindi di passare all'ordine del giorno, tanto più che con deliberazione del Consiglio comunale del 27 maggio p. p. (riferita nel nostro numero precedente) fu votata l'esecuzione della strada anche pel caso che la Provincia non volesse concorrere in quest'opera.

Ferraris dà spiegazioni sulla deliberazione presa dal Consiglio comunale. Dimostra come il Consiglio stesso, sebbene riconosca quell'opera di importanza *municipale*, desidera però di vedersi associato il Consiglio *provinciale*. Il passare all'ordine del giorno puro e semplice non scioglierebbe poi la questione se la Provincia voglia o no concorrere in un Consorzio.

Adamino risponde che la proposta presentata dall'ingegnere Agudio non fa alcuna parola di Consorzio, anzi dichiara, come si è detto, che la Provincia non deve fare nessuna spesa. Pertanto l'ordine del giorno fatto sulla domanda dell'Agudio lascia impregiudicata la possibilità che la Provincia possa poi costituirsi in Consorzio.

Massa fa osservare che la votazione del Consiglio comunale essendo un fatto susseguito alla domanda presentata dall'Agudio alla Provincia, la Commissione tecnica non deve occuparsi che di questa domanda.

Davico crede debba pigliarsi atto della dichiarazione del Comune di Torino, e propone il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale, avuta comunicazione della deliberazione del Consiglio comunale di Torino delli 27 maggio scorso;

« Lasciando al Consiglio comunale di Torino di fare da solo la domanda di concessione della ferrovia di Superga;

« Passa all'ordine del giorno sulla domanda Agudio e Bellani ».

Messo ai voti, l'ordine del giorno Davico è approvato.

Tramvie nella provincia di Torino. — Nella seduta del 1° corr. il Consiglio provinciale di Torino prese a discutere sulle varie domande di concessioni di tramvie sulle strade provinciali, già precedentemente accennate, cioè:

a) Torino-Leynì, Leynì Rivarolo-Cuorgnè, con diramazione a Castellamonte (domanda Bozino, Leosini, Osorio).

b) Torino-Settimo-Rivarolo, Cuorgnè-Rivarolo-Castellamonte, Torino-Leynì sino al Campeggio presso Lombardore (domanda della ditta Fratelli Ceriana).

c) Torino-Leynì-Feletto-Rivarolo-Cuorgnè, con diramazione eventuale Feletto-S. Giorgio-Castellamonte e San Giorgio-Caluso (domanda Perincioli)

Borella, relatore della Commissione permanente delle opere pubbliche, presenta una lunga Relazione di 22 pagine, ed aggiunge nuovi particolari a viva voce.

La Commissione si dichiara in genere favorevole alla domanda della ditta Fratelli Ceriana, con facoltà ai signori Bozino, Leosini e Alfieri di stabilire una tramvia a vapore sulla strada provinciale da Torino a Rivarolo per Leynì e Feletto.

Alla ditta Ceriana è imposto l'obbligo di una tramvia da Torino al R. Parco, Abbadia di Stura e Settimo.

Dopo viva discussione, il cons. Ferraris propone il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale,

« Udita la Relazione della sua Commissione sui lavori pubblici;

« Prese in considerazione le instanze del Municipio di Torino; ritenuto che le concessioni a farsi sulle strade provinciali verso il Canavese debbano pel tratto fra Torino e Settimo seguire il tracciato della linea Parco, regione di Bertoulla ed Abbadia di Stura;

« Passa alla votazione sulle conclusioni della Commissione stessa ».

Gli on. Cibrario, Daneo e Bianchetti propongono pure il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale, accogliendo la domanda di concessione Perincioli, la subordina alla condizione che vengano depositate, entro 20 giorni, alla Tesoreria provinciale L. 15,000 di rendita annua sul Debito pubblico per garantire l'adempimento di tutti gli obblighi assunti dal concessionario, ed in ispecie la costruzione, entro un termine di due anni, del ponte sull'Orco tra Feletto e Lusigliè ».

Posto ai voti, è respinto da 29 voti contro 15.

Si mettono quindi ai voti le proposte della Commissione coll'aggiunta Ferraris e con una modificazione Cibrario all'art. 6.

Tali proposte risultano approvate nei seguenti termini:

« 1. La Provincia concede alla ditta Fratelli Ceriana la facoltà di stabilire un servizio di tramvie con trazione a vapore sulle strade provinciali da Torino a Settimo Torinese, da Rivarolo a Cuorgnè e da Rivarolo a Castellamonte, con raccordamento alla ferrovia Settimo-Rivarolo, in modo che fra Torino, Cuorgnè e Castellamonte, si abbia per i treni viaggiatori un servizio diretto, senza trasbordi: il tutto sotto l'osservanza delle condizioni di cui negli articoli seguenti, oltre quelle da stabilire nel Capitolato speciale d'oneri.

La tramvia Torino-Settimo passerà pel R. Parco ed Abbadia di Stura, e percorrerà la strada provinciale dall'incontro con quella dell'Abbadia sino a Settimo.

« 2. Il servizio delle merci per carri completi dovendo essere fatto senza trasbordi fra la Stazione di Settimo della ferrovia Torino-Milano e Cuorgnè e Castellamonte perciò le due linee di Cuorgnè e di Castellamonte, saranno costrutte ed armate in modo che vi possano regolarmente transitare i carri merci, a carico completo, delle Ferrovie dell'Alta Italia, modificando all'uopo la larghezza e l'altimetria della strada, secondo che verrà dalla Provincia stabilito, onde non possa essere in alcun modo compromessa la sicurezza del carreggio ordinario.

« 3. Le tariffe viaggiatori non potranno eccedere centesimi sei per chilometro per la prima classe, e centesimi quattro per la seconda, e ciò per l'intera linea da Torino a Cuorgnè e Castellamonte. Per i trasporti merci si adotteranno le tariffe a norma della Convenzione col Governo.

« 4. Dovrà il concessionario permettere il passaggio sui suoi binarii della linea Torino-Settimo, ed alle condizioni di cui all'articolo 34 del Regolamento sulle tramvie, a chi ottenesse la concessione di una tramvia a vapore da Torino per Leynì e Rivarolo, per il tratto della strada provinciale di percorso comune all'uscita dalla città di Torino sino al bivio della strada provinciale per Leynì a Rivarolo e Cuorgnè.

« 5. È concessa ai signori cavaliere Omero Bozino, ingegnere Vincenzo Leosini e cav. Nicolò Alfieri Osorio dei baroni Branconi la facoltà di stabilire un servizio di tramvia a vapore sulla strada provinciale da Torino a Rivarolo per Leynì e Feletto, con tariffa chilometrica pei viaggiatori di sei centesimi per la prima classe e di quattro centesimi per la seconda, oltre le condizioni da stabilirsi nel Capitolato speciale d'oneri.

« Dovrà il concessionario, entro il termine di giorni trenta, decorrendi dal giorno in cui gli sarà data comunicazione della deliberazione del Consiglio provinciale, dichiarare se assume la fattagli concessione.

« Trascorso il termine senza che la dichiarazione sia stata fatta, s'intenderà che il concessionario vi ha rinunciato.

« 6. Nel caso di rinunzia del signor Bozino e Soci di cui nell'articolo precedente, dovrà la ditta Fratelli Ceriana stabilire un servizio di tramvia a vapore sulla strada provinciale fra Torino e Leynì sino a Feletto presso Lombardore, con tariffe di sei centesimi per la prima classe, e di quattro per la seconda, ed alle condizioni da stabilire nel Capitolato speciale.

« Questa concessione della linea Torino-Leynì-Feletto farà parte integrante della concessione accordata alla ditta Fratelli Ceriana della linea Torino-Settimo-Cuorgnè-Castellamonte.

« 7. Tutte le concessioni, di cui negli articoli precedenti, sono accordate dalla Provincia coll'espressa rinunzia da parte dei concessionarii ai sussidii dei Comuni interessati ».

Si dà infine facoltà alla Deputazione di stabilire il Capitolato colla ditta Ceriana.

Tramvia da Novi Ligure ad Ovada. — Con R. Decreto dell'8 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 31 d°. mese), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Novi Ligure (prov. di Alessandria), col titolo di *Società della Tramvia da Novi Ligure ad Ovada*, col capitale nominale di L. 1,000,000, diviso in 10,000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 60 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto. La costruzione e l'esercizio dei *tramawys* a vapore della predetta Società sono subordinati all'osservanza delle condizioni contenute nel decreto di concessione emanato dal Ministero dei lavori pubblici in data 12 dicembre 1880.

Ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo. — Con R. Decreto del 19 d. mese (*Gazz. Uff.* del 4 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano col titolo di *Società per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo*, col capitale di L. 500,000, diviso in 100 azioni da lire 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto, con modificazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una corrispondenza della *Schweizerische Grenzpost*, intorno alla seduta del 23 maggio del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, il sig. consigliere superiore Kinel di Berlino avrebbe chiamato l'attenzione di quel Corpo sul nuovo ritrovato della elettricità sviluppata colla forza meccanica, e della elettricità impiegata come forza motrice: scoperta che ora non trovasi più soltanto nello stadio di esperimento, ma che è già entrata nella via dell'applicazione pratica. La Direzione della Ferrovia del Gottardo, la quale ha a sua disposizione la forza delle acque della Reuss, della Tremola e del Ticino, dovrebbe studiare questo ritrovato ed i suoi progressi, sia per la quistione della illuminazione, sia come forza di trazione per il servizio del gran tunnel.

La Direzione del Gottardo rispose che essa non si manteneva estranea a questa quistione, chè anzi la sua attenzione era già stata risvegliata in occasione di un incontro col sig. Siemens in Berlino, e che dappoi sempre seguì questa scoperta con attenzione.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Tic.* ha pubblicato il seguente prospetto del progresso dei lavori al tunnel del Ceneri (lunghezza m. 1673) nel mese di maggio:

		Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme	
Galleria d'asse	m.	—	—	—	(1)
Allargamento in calotta	»	148	49	197	(2)
Strozzo	»	96	53	149	
Piedritti	»	89	55	144	
Vôlta	»	75	53	128	

Progresso totale dei lavori nei tunnels della linea Lugano-Giubiasco:

Denominazione del tunnel	Lungh.	Galleria d'asse		Allarg. in calotta		Strozzo		Vôlta		Piedritti		
	Met.	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0	
La Costa	63	63	100	63	100	63	100	60	95	60	95	(3)
Precassino	399	396	100	396	100	396	100	150	37	252	63	(4)
Meggiara	101	101	100	101	100	101	100	98	97	98	97	(5)
Monteceneri	1673	1673	100	1502	90	1010	60	494	29	603	36	
Molincero	65	65	100	52	80	47	72	—	—	—	—	
Massagno	924	924	100	794	86	729	79	742	80	679	73	
	3225	3222	100	2908	90	2346	73	1544	48	1692	52	

(1) Perforata al 12 aprile. — (2) Dal lato sud continuarono i lavori di escavazione a mano. — (3) Manca solo il portale sud. — (4) Tre metri all'aperto. — (5) Ora è terminato anche il portale nord, che era ancora in lavoro.

Anche i progressi nel maggio dei lavori di sottostruttura (non comprese le travate in ferro) possono ritenersi soddisfacenti, poichè hanno già raggiunto circa il 70 0/0 del preventivo. Dei ponti in ferro sono montati quello della Morobbia 30 m. di portata, della Valloda m. 11.5, del Ravanesco 40, e del Sorcucina 20. Si stanno preparando i ponti di servizio per la montatura di quello sopra la cantonale presso la Morobbia 12 m., e sul Robasacco 50 m. Il viadotto a Fonate, di 14 metri, sul Piantoricco (valle di Cadenazzo), l'opera più importante e più ardita che si presenti su questa linea, è pure da un paio di mesi in lavoro, e se il bel tempo non farà difetto, le maggiori difficoltà, che presenta questo manufatto, saranno fra breve superate.

Quasi tutte le case cantoniere hanno raggiunto l'altezza dello zoccolo: ad alcune si sta mettendo il tetto. I fabbricati passeggieri e magazzeni merci delle Stazioni di Bironico e Taverne sono sotto coperto, e possono venire ultimati quanto prima.

Le traversine per l'armamento sono già per circa la metà sulle piazze di deposito, e così pure parte delle rotaie.

Così va sempre più realizzandosi la speranza che questa linea possa essere pronta per l'esercizio nella prossima primavera; il che sarebbe sommamente a desiderarsi, poichè pare che la continuazione della linea del Gottardo per Pino e Luino voglia farsi alquanto aspettare.

Ferrovie svizzere. — La Società d'assicurazione contro gli accidenti, *La Sécurité générale* di Parigi, ha l'intenzione di introdurre nella Svizzera l'assicurazione dei viaggiatori contro gli accidenti ferroviarii, e ciò nel senso che siano emessi biglietti da 10, 20, 30 e 40 centesimi, i quali abbiano valore per la durata del giorno di viaggio, e in caso di accidenti, che producano la morte, dia diritto a delle indennità di franchi 5000, 10,000, 15,000 o 20,000; o in caso di semplici ferite, procurino indennità, secondo la loro gravità. In sul principio, la vendita di questi biglietti si farà soltanto nelle grandi Stazioni delle ferrovie della Svizzera occidentale; più tardi però, a seconda delle circostanze, sarà estesa a tutta l'intera rete ferroviaria svizzera.

Sulla relativa domanda della Società, il Consiglio federale ha dichiarato che, dal punto di vista della sorveglianza superiore sull'esercizio delle ferrovie, non ha alcuna obbiezione a sollevare contro il progetto, per le considerazioni che: *a)* la Società intende mettersi d'accordo colla relativa Amministrazione ferroviaria per fissare il modo di vendita dei biglietti nelle Stazioni; *b)* in questo accordo sarà espressamente stabilito che gli impiegati della Ferrovia si asterranno da qualunque raccomandazione dell'assicurazione verso il pubblico; *c)* la Società dovrà preventivamente procurarsi dai Governi dei rispettivi Cantoni la concessione per l'esercizio di un'Agenzia di assicurazione.

Ferrovia del Sempio[illegible]. — Sullo stato attuale della quistione della ferrovia de[illegible]pione in Francia, si annuncia alla *Schw. Grenzpost*, c[illegible] Commissione parlamentare, incaricata di esaminare [illegible]to affare, affidò ad una sotto-Commissione, scelta nel p[illegible] seno, la cura di redigere il rapporto. Quest'ultima poi [illegible]ette che, prima di fare questo rapporto, erano necessar[illegible]gli studii sul posto. Quindi è assai dubbio che la quis[illegible] della strada del Sempione possa essere trattata prima [illegible]a chiusura della sessione parlamentare.

Però la Commissione suaccennata ha riso[illegible] accelerare i suoi lavori. Si dice che il suo president[illegible]g. Pasquale Duprat, ha chiesto al Ministro dei lavori [illegible]blici, sig. Sadi Carnot, la comunicazione di tutti gli at[illegible]roposito, che furono promessi già da due mesi all[illegible]missione, ma finora non furono mai consegnati. La [illegible]missione ha ora l'intenzione di ricordare al Governo [illegible] senza il concorso del Ministero, è impossibile che p[illegible]terminare il suo progetto e sottoporlo alla Camera. Accu[illegible] il Ministero di difficoltare gli studii preliminari per favorire un progetto, che, nell'interesee della Ferrovia dell'Est francese, porterebbe quest'ultima in congiunzione colla ferrovia del Gottardo. Con ciò, anche gli altri progetti, il traforo del Sempione o del Monte Bianco, sarebbero tralasciati. Nella Commissione, il progetto del Governo non ha alcun sostenitore, almeno a quanto pare; ma in ogni caso, la discussione sarà molto interessante.

Secondo il *Nouv. Vaud.*, la Commissione deve recarsi l'8 corr. in Savoia per intraprendere i necessarii studii preliminari. La *Revue* crede che il signor Leone Rénault, il quale, come è noto, ha presentato una proposta alla Camera per un sussidio del Governo francese pel tunnel del Sempione, e che attualmente si trova nel suo nuovo possedimento Fraidègne in S. Prex sul lago di Ginevra (Cantone Vand), sia venuto per preparare il terreno alla Commissione della Camera, la quale vuole studiare la quistione del Sempione sul posto. Questa Commissione visiterà dapprima i due versanti del Sempione, poi per la valle d'Aosta si recherà a Courmayeur sul versante orientale del Monte Bianco, e per il piccolo San Bernardo rientrerà in Francia.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 6 corr., della sezione di ferrovia da Clermont a Tulle, compresa tra Ussel e Clermont, della lunghezza di chil. 104.462.

Ha pure autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell'Est all'apertura all'esercizio del tronco da Aillevillers al Val d'Ajol, della lunghezza di chil. 16.912.

Finalmente ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie del Nord ad aprire all'esercizio, dal 9 corr., la sezione della linea da Amiens alla valle dell'Ourcq, compresa tra Compiègne ed il canale di Berne, che forma un tronco comune colla linea da Compiègne a Soisson. Questo tronco ha la lunghezza di chil. 7.243.

Notizie Diverse

Lavori per la sistemazione del Tevere — Nella seduta del 6 corr. alla Camera dei deputati, venne in discussione la legge per lo stanziamento dei fondi per la 2ª serie dei lavori di sistemazione del Tevere, secondo la relazione dell'on. Ruspoli, riferita nel nostro numero del 18 maggio p. p.

Dopo alcune spiegazioni dei ministri Baccarini e Magliani agli on. Cavalletto, Lugli ed Omodei, la legge venne approvata, collo stanziamento di 20 milioni, divisibili in 4 anni dal 1881 al 1885, e colla creazione di un titolo speciale di rendita ammortizzabile in 50 annualità eguali

Lavori edilizii in Roma. — Nella seduta del 30 maggio p. p., il Consiglio comunale di Roma discusse sulla cessione di aree all'Esquilino per fabbricare intorno alla piazza Vittorio Emanuele, secondo il Compromesso conchiuso tra il Municipio e la Società Marotti e C., di cui si è già parlato.

Dopo viva discussione, è approvato il seguente ordine del giorno proposto dal cons. Alibrandi:

« Il Consiglio, tenuto fermo il concetto che la piazza Vittorio Emanuele abbia un carattere monumentale, passa alla discussione degli articoli, colla riserva che alla stipulazione del contratto debba precedere l'approvazione del progetto della piazza, secondo gli articoli del Compromesso ».

Si passa quindi alla discussione dei detti articoli.

Scambio dei piccoli pacchi postali — Nella seduta del 6 corr. alla Camera dei deputati venne in discussione la legge per l'approvazione della Convenzione sottoscritta a Parigi il 3 novembre 1880 per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore; come pure la legge per l'attuazione dello stesso servizio nell'interno del Regno, secondo la relazione dell'on. Maurigi, riferita già nel nostro numero dell'11 maggio p. p.

Dopo alcune spiegazioni di Baccarini e Maurigi all'on. Cavalletto, le dette leggi vennero approvate.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. annuncia che con R. Decreto dell'8 maggio è stata concessa al signor conte Giorgio Delamotte la miniera di petrolio detta *Neviano dei Rossi*, posta nel Comune di Fornovo di Taro, provincia di Parma.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 24 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 31 maggio p. p.), la Società francese, anonima per azioni al portatore, sedente in Parigi col titolo di *Compagnie des Bateaux Omnibus de Venise*, col capitale nominale di lire 400,000, diviso in 800 azioni da L. 500 ciascuna, collo scopo dell'esercizio di battelli a vapore pel trasporto di viaggiatori e merci sul Canal Grande e sui canali lagunari di Venezia, e sopra ogni altro canale, fiume o lago, ove la Società possa ottenere concessioni, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto.

Industrie napoletane. — A Napoli si è promosso una Società avente per iscopo l'incoraggiamento delle industrie cittadine, ed i promotori, circa 80, si radunarono la sera del 22 maggio p. p., per deliberare in proposito. Dopo breve discussione su modificazioni proposte allo statuto, venne votato il seguente ordine del giorno:

« L'adunanza, facendo plauso all'iniziativa del Sindaco e dei promotori, approva la costituzione di una Società per promuovere ed incoraggiare le industrie locali, togliendo a base lo statuto proposto, e tenendo conto nella revisione degli articoli delle varie osservazioni fatte ».

La Società quindi si è costituita, avendo circa settanta dei presenti apposta la firma di adesione. Per ora la contribuzione di ciascun socio è di venti lire all'anno.

Inchiesta sui tabacchi — Il *Diritto* del 5 scrive: La Commissione parlamentare d'inchiesta relativa ai tabacchi compilava un interrogatorio, diviso in più parti e contenente 92 quesiti sulla coltivazione dei tabacchi, sul commercio dei tabacchi greggi, sulla fabbricazione dei tabacchi, sul contrabbando, sul sistema d'imposta più utile allo Stato.

Sappiamo che questo interrogatorio fu spedito ai Comizii agrari, alle Camere di commercio, alle Deputazioni provinciali, alle Scuole di agronomia, ai Sindaci ed ai principali industriali ed economisti.

Sappiamo inoltre che all'invito della Commissione corrisposero già molti, e che essa stessa sarà in grado di presentare alla Camera anche prima dell'epoca stabilita il risultato dei propri studii.

Escursione di allievi ingegneri — Una squadra di giovani appartenenti al terzo anno di corso della Scuola d'applicazione per gl'ingegneri in Napoli imprenderà oggi un viaggio d'istruzione, il cui principale scopo è di visitare i lavori della ferrovia del Gottardo. Essa sarà guidata dall'illustre professore comm. Ambrogio Mendia e dai professori assistenti ingegnere Luigi Ferrari ed ingegnere Luigi Mendia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le buone tendenze del mercato nella scorsa settimana furono propizie pur anche ai valori ferroviarii, e le Azioni della Società delle Meridionali se ne giovarono specialmente; poichè da 483 prezzo del primo giorno, salirono a 485 per liquidazione ed a 489 per fine giugno: Le Obbligazioni relative più sostenute del solito da 279.75 salirono a 280.50; i Boni invariati sul 543.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 277.25 a 279; la serie B a 280.50 a 282.50; le nuove, a 277 e 277.75.

Le Azioni Ferrovie Romane salirono da 142 a 143.50. Le Meridionali austriache si aggirarono sul 294.25 al 294; le Pontebbane quotate a 450 a 453; le Trapani oro a 286 a 287; dette in carta a 286.50 a 287.

A Parigi, le Lombarde con minor favore della precedente ottova, si negoziarono a 285 e 282; le Obbligazioni a 292 circa; le Vittorio Emanuele a 285; le Azioni Ferrovie Romane a 145; le Obbligazioni a 373 a 376.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. reca la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 62ª estrazione che ha avuto luogo in Roma il 31 maggio p. p.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premii.

Estratto I, n. 1,304, col premio di L. 33,330.
» II, n. 12,687, col premio di L. 10,000.
» III, n. 1,519, col premio di L. 6,670.
» IV, n. 14,465, col premio di L. 5,260.
» V, n. 1,584, col premio di L. 340.

(Seguono i numeri delle 382 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto luglio 1881 a beneficio dei proprietarii ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle prime cinque estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1881, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 luglio 1881, aventi i numeri dal 63 al 73 inclusive.

CONVOCAZIONI

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Padova (via Eremitani. 3306), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sull'esercizio 1880, per approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di nuovi consiglieri e censori.

Società Meridionale dei Magazzini generali. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 6 luglio p. v. in Napoli (corso Garibaldi), per deliberare sulla proposta di assunzione di novelle intraprese, sulla emissione di 2000 azioni a complemento del capitale sociale, per aumento del capitale medesimo e relativi provvedimenti.

VERSAMENTI

Società Meridionale dei Magazzini generali. — Gli azionisti sono invitati al versamento dei residuali 3|10 sulle 8000 Azioni emesse, in L. 25 per ciascuno, alle scadenze 1° luglio, 16 detto e 1° agosto p. v. Tali versamenti si faranno nelle Casse della Banca Napoletana in Napoli.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Congregazione di carità di Lugo (provincia di Ravenna), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo fabbricato per ricovero degl'invalidi dell'Opera pia Sassoli, da erigersi in adiacenza allo stradone della ferrovia, per il presunto importo di L. 93,276.40. Lavori da eseguire entro l'ottobre 1882. Deposito interinale lire 5000 in numerario o rendita D. P., oltre L. 3500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione del tratto di strada a basoli lungo il fabbricato detto *dei Granili*, sull'importo di L. 93,562.68, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione delle strade comunali obbligatorie dal confine di Tollo alla provinciale Ortona-Orsogna in Comune di Ortona, e dall'abitato di Caramanico al confine di Santa Eufemia a Majella in Comune di Caramanico, sull'importo di L. 83,590.64 per la prima, e di L. 40,205.51 per l'altra. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia per ricovero di carri nell'area della Spianata d'artiglieria in Torino, per il presunto importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si procederà all'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma alpina in Borgo San Dalmazzo per portarla alla forza di 250 uomini, per l'importo di L. 43,000. Lavori da eseguire entro 220 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Asti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edifizio ad uso di Asilo infantile, per il presunto importo di L. 47,458.06. Lavori da eseguire entro 16 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2500 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del porto di Molfetta, per la presunta somma di L. 560,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 30,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Albenga, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle strade obbligatorie da Balestrino a Toirano (2° tronco) e da Toirano a Balestrino, il primo della lunghezza di m. 941.49 per l'importo di L. 17,400, ed il secondo della lunghezza di m. 2405.12 per l'importo di L. 40,700, e complessivamente per l'importo di L. 58,100. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2900; cauzione definitiva L. 5,800, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Petescia (provincia di Perugia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada denominata *della Piana*, che dall'abitato di Potescia mette alla comunale n. 1, per il presunto importo di L. 55,126.74. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito cauzionale L. 400 in denaro.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la fornitura di n. 2 ponti metallici sul Pomerio per la ferrovia Roma-Napoli.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	505,653.80	349.69
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	480,713.79	332.44
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	+ 24,940.01	+ 17.25
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	9,537,924.30	6,596 07
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	8,400,554.22	5,809 51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+1,137,370.08	+ 786.56
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,288.—	217,256.30	168.68
Settimana corrisp. nel 1880.	1,171.86	195,620.23	166.93
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+116 14	+ 21,636.07	+ 1.75
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,279.53	4,631,038.60	3,619.33
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,163.24	3,470,432.79	2,983.42
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+116 29	+1,160,605.81	+ 635.91

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,813,54	11,370,09	8,038,72
Piccola Velocità	8,361,23	370,15	3,229.32
Totali . . .	36,174,77	11.740,24	11,268.04

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	608,784.49	20,744.98
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	602,118.68	18,677.08
Differenza in più . . .	—	66,665.81	2,067.90
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 detto 1881 .	1,681	7,082,995.57	18,308.92
Periodo corr. 1880	1,681	6,195,183.25	16,014.00
Aumento	—	887,812.32	2,294.92
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di gennaio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,828.96	28,110.28	2,837.54	38,776.[illegible]
Bagagli e cani . .	79.13	344.86	39.40	463.[illegible]
Merci a grande vel.	874.89	4,014.73	967.51	5,857.[illegible]
Merci a piccola vel.	9,976 07	22,275.36	3,310.52	35,561.[illegible]
Introiti diversi . . .	440.86	516.93	256.45	1,214.[illegible]
Totale . . .	19,199.91	52,262.16	7,411.42	81,[illegible]

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 15 giugno prossimo, alle ore 11 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della

Provvista per un triennio degli stampati e lavori tipografici occorrenti agli Uffizi della Provincia.

Il prezzo d'appalto è calcolato approssimativamente nella somma annua di L. 8000, e la sua aggiudicazione seguirà a partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso di un tanto per cento sul prezzo d'appalto succitato, osservate le prescritte formalità.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di appalto deliberato scadranno il 23 giugno stesso a mezzodì.

L'appalto avrà principio il primo prossimo luglio e termine al 30 giugno 1883, e per ogni altra condizione o schiarimento è visibile a chiunque presso la Segreteria della Deputazione Provinciale il Capitolato delle condizioni che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da una pubblica Amministrazione, e depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale, un'ora almeno prima dell'apertura dell'incanto, la somma di lire *mille* od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa suddetta della somma di lire *tremila*, o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'Asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'Appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 30 Maggio 1881.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori e lingue per crociamenti	Chilogr.	**79,500**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	**2,301,500**	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	**286,400**	»
Tornitura e limatura di ferro . . .	»	**6,130**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 giugno 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 31 maggio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 15 Giugno 1881. N.° 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

IL RISCATTO

DELLE FERROVIE INTERPROVINCIALI VENETE

(Seguito e fine della Relazione dei due Comitati ferroviarii. — V. N. 23)

Quanto poi alla responsabilità verso la Società Veneta, rimase facilmente concordato che alle Provincie rimane quella dipendente dalla costruzione; e, per quanto riguarda l'esercizio, quella dipendente da questioni non ancora definite all'epoca in cui sia sottoscritta la Convenzione di riscatto delle linee. È quindi ritenuto che, subentrando il Governo alle Provincie nel contratto di esercizio colla Società Veneta, queste non saranno chiamate a rispondere delle questioni che, pel fatto dell'esercizio, potessero dopo la detta data insorgere.

Bensì il Governo richiese formale atto d'assenso della Società Veneta. Sebbene una tale dichiarazione rivesta il carattere di una necessità di fatto più che di diritto, tuttavia ci piace di riconoscere che la Società Veneta, la quale in addietro insisteva sul punto che non si potesse dal Consorzio cedere nemmeno la proprietà senza sua esplicita adesione, ora di ciò non fece punto questione, ed autorizzò il suo Presidente a rilasciare la seguente dichiarazione nei termini stessi indicati dal Comitato:

« *La Società Veneta, in seguito alla comunicazione degli intervenuti accordi pel riscatto delle strade ferrate interprovinciali Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, come della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, si obbliga fin d'ora di riconoscere lo Stato come subentrato in tutti i diritti ed obblighi del Consorzio e rispettivamente della Provincia di Vicenza, dipendentemente dall'esercizio di dette strade ferrate, e ciò dal giorno che sarà operativo il riscatto medesimo* ».

Con questa dichiarazione si iniziano i rapporti della Società Veneta col Governo, cessano quelli fra la Società Veneta e le Provincie. E, quanto alla liquidazione dei rapporti colla Società Veneta in ordine ai crediti, i cui modi e tempi di pagamento sono regolati dal contratto di esercizio, il Comitato può assicurare che non ne verranno notevolmente alterati pei bilanci provinciali i risultati della operazione di riscatto.

Il prezzo del riscatto pertanto, in base, come si è detto, alla spesa quale risulta dalla Relazione a stampa 1° febbraio 1879 ed alle spese che erano ancora in corso di liquidazione, dedotto il concorso delle Provincie nella misura stabilita dall'art. 5 e dall'art. 11 della legge 29 luglio 1879, risulta, siccome da Nota del Ministero dei lavori pubblici 11 maggio corr., in . . . . . L. 10,432,248.62
per le strade ferrate Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, ed in . . . . . . » 2,367,751.38
per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio
Totale L. 12,800,000.00

Non è escluso da detta Nota che, in quanto il Governo trovi ammissibili altri titoli per cui il Comitato interprovinciale e il Comitato Vicenza-Thiene-Schio insistevano per un aumento di prezzo, il prezzo medesimo possa effettivamente essere aumentato, con che raggiungerebbe complessivamente i 13 milioni. Su di che il Comitato interprovinciale e il Comitato Vicenza-Thiene-Schio si rimettono ad ulteriori pratiche; mentre però (e ciò per maggior prudenza di calcoli, nel confronto fra la condizione dei bilanci se non avesse luogo il riscatto e quella risultante dal riscatto) terrà conto del prezzo di riscatto limitatamente ai detti 12 milioni e 800,000 lire.

Or, di fronte allo Stato, le Provincie si trovano nella condizione prevista dall'art. 15 della legge 29 luglio 1879, di quelle Provincie, cioè, le quali antecipano il quoto spettante al Governo, ed alle quali il Governo deve restituire l'antecipazione entro dieci anni, a decorrere dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in dieci annue rate eguali senza interesse.

Non è il caso di parlare di quella quota di prodotto netto, che intanto spetterebbe alle Provincie stesse, ed a cui, come si è detto, le Provincie rinuncierebbero, come compenso dell'obbligo che lo Stato assume di rispettare il contratto di esercizio. Ma la linea Vicenza-Thiene-Schio essendo già aperta all'esercizio fin dal 6 settembre 1876, e le linee interprovinciali essendo completamente aperte all'esercizio fin dall'11 ottobre 1877, il Comitato interprovinciale e quello Vicenza-Thiene-Schio insistettero perchè la decorrenza di detta restituzione si retroagisse alle date indicate. Però, essendosi posto per principio che la Convenzione di riscatto venisse bensì conchiusa in base ai criterii della legge 29 luglio 1879, ma, come si è detto, senza effetto retroattivo, questo solo si è potuto ottenere, che la prima delle dieci rate si faccia decorrere col 1880, il primo cioè degli esercizii contemplati per gli stanziamenti in bilancio con detta legge. In seguito di che, ap-

provata che sia in quest'anno la legge del riscatto, nel gennaio 1882 lo Stato pagherebbe la rata del 1880 e quella del 1881, mettendosi in giornata colla rata del 1882. Le Provincie quindi nel gennaio 1882 riscuoterebbero lire 3,129,674.58 per le strade ferrate Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, e L. 710,325.41 per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio. Il rimanente del debito sarebbe dallo Stato pagato in sette eguali rate anticipate, l'ultima delle quali si maturerebbe quindi nel gennaio 1889.

Non ci sarem potuto per certo ripromettere che col riscatto dovessero interamente cessare i nostri oneri. Era giusto che queste Provincie non fossero poste in una condizione inferiore a quella delle altre Provincie d'Italia. Ma nessuno poteva credere che avrebbero riscattato le loro strade ferrate a condizioni più favorevoli di quelle a cui lo avrebbero ottenuto colla legge del 1879.

Ed ai maggiori dispendii, a cui andarono incontro per avere precorso la legge, si dee pur sempre porre di fronte l'aver di già da qualche anno le linee in esercizio, e l'essersi sin da principio assicurata quella combinazione di linee, che cogli interessi generali meglio armonizza gli interessi nostri provinciali.

Or, per quanto anche, in via di somma, il prezzo del riscatto risulti inferiore alle spese sostenute dalle Provincie (che per le strade ferrate Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Bassano, Vicenza-Treviso hanno dovuto contrarre prestiti, i quali ammontano a 18 milioni, e che a tutto 31 dicembre di quest'anno avranno, per ammortizzazione, interessi e spese, pagato ben L. 6,183,663.37), si deve però riconoscere che la condizione dei bilanci provinciali ne vien migliorata.

Col giorno 5 giugno di quest'anno spira la Convenzione colla Società Veneta, la quale ha permesso in questi due anni di portare a diminuzione del carico delle tre Provincie di Padova, Treviso, Vicenza la somma di 108,000 lire pel primo anno, di 162,000 pel secondo anno. E ritornandosi col 5 giugno al contratto di esercizio ne' suoi primitivi patti (poichè la Società Veneta si rifiuta di ulteriormente continuare il pagamento di un canone in una somma fissa), cogli introiti dell'esercizio medesimo andrebbero soddisfatti prima di tutto i crediti per l'esercizio maturatisi a tutto 5 marzo 1879, e che ammontano circa a 582,000 lire. Andrerebbero poi rimborsati i crediti per correspettivo dell'esercizio in corso. Cosicchè non è a sperarsi che almeno per buon numero d'anni si possa, per redditi di esercizio, portare somma alcuna a sollievo dei bilanci delle tre Provincie di Padova, Treviso, Vicenza. Oltre di che, a deconto degli oneri non si può ormai fare assegnamento sopra somme che si abbiano in serbo, perchè la somma residua dei prestiti, che costituiva il deposito cauzionale, venne già pressochè per intero ritirata ed erogata. Conseguentemente, lunge dal portare nel 1882 una diminuzione al contributo delle Provincie, il contributo, che quest'anno ammonta a L. 626,849,65, dovrebbe nel 1882 portarsi a L. 895,136.52.

E per la Provincia di Vicenza, ai riguardi della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, l'onere del bilancio, non avvenendo il riscatto, sarebbe nel 1882 di L. 239,442.90, col riscatto sarebbe di 143,980.02.

Ma il risultato, che dall'operazione di riscatto si ha a sollievo dei bilanci provinciali, si vedrà completamente dai prospetti che alleghiamo alla Relazione. E si è in base a questo risultato che si propone ai tre Consigli provinciali, e rispettivamente al Consiglio provinciale di Vicenza, di approvare il riscatto delle strade ferrate Padova-Bassano, Treviso-Vicenza, e rispettivamente della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, sulla base delle fatte comunicazioni.

Il Comitato interprovinciale e quello Vicenza-Thiene-Schio, oltre portare a compimento l'esame degli ulteriori titoli, che possono, come si è detto, portare all'aumento del prezzo a 13 milioni, non mancheranno d'insistere presso il Governo perchè passino a servizio dello Stato gli addetti al Controllo ferroviario; e ciò tanto più si ripromette di ottenere, perchè le ispezioni fatte all'Ufficio di Controllo da parte di persone competentissime e versate negli ufficii delle strade ferrate dell'Alta Italia, hanno condotto alle più ampie testimonianze di lode.

Sarà inoltre cura del Comitato interprovinciale e di quello per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio di studiare una qualche operazione di credito, la quale maggiormente riesca a porre le somme di riscatto in relazione cogli oneri dei prestiti. Cosicchè è da ritenersi che l'onere dei bilanci provinciali debba risultare minore, e non maggiore, di quello indicato nel quadro che si unisce alla Relazione.

Non è qui a tacersi che dalla Commissione ferroviaria del Consiglio provinciale di Venezia si era ricevuto invito per un concorso a favore della strada ferrata Casarsa-Gemona, sia con l'allacciamento a Motta, sia coll'allacciamento a Casarsa.

Il Comitato interprovinciale non sarebbe stato alieno dal proporre un qualche concorso del Consorzio per la detta ferrovia, nella sola supposizione però della linea Motta-Casarsa; e così pure avrebbe fatto per la linea Mestre-Camposampiero, siccome quelle che porterebbero una maggiore affluenza alle ferrovie del Consorzio. Cessando però l'interesse del Consorzio come gestore di strade ferrate una volta che queste vengono assunte dallo Stato, l'Assemblea consorziale, nell'atto che pur augurava che vengano eseguite le strade ferrate Motta-Casarsa e Mestre-Camposampiero, dovette dichiarare alla Commissione del Consiglio provinciale di Venezia, che non era più nella competenza del Consorzio di contribuire alla esecuzione delle strade medesime.

Approvato che sia il riscatto dai Consigli provinciali, e sancite con legge le incombenze ed attribuzioni del Consorzio interprovinciale, si troveranno necessariamente limitate alla gestione dei prestiti ed a quelle operazioni di credito che si trovassero opportune per portare un sollievo ancora maggiore agli oneri dei bilanci provinciali, senza che ciò venga ad alterare comunque le condizioni fatte ai portatori delle Obbligazioni. Certo dev'essere di grande soddisfazione il pensare quanto sia stato il favore con cui questi titoli vennero accolti e che sempre han conservato, in guisa da essere divenute titolo ricercatissimo di collocamento pei capitali delle stesse Amministrazioni pubbliche. Ed il credito dei titoli medesimi non potrà che avvantaggiare ancor più col migliorarsi delle condizioni delle Provincie.

L'Assemblea interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza propone quindi ai tre Consigli provinciali l'adozione della deliberazione seguente:

Proposta dell'Assemblea interprovinciale per le strade ferrate Padova-Bassano, Vicenza-Treviso ai Consigli provinciali di Padova, Treviso, Vicenza.

« Il Consiglio provinciale, associandosi al voto dell'Assemblea consorziale ferroviaria 12 aprile e 2 maggio corrente, autorizza il Comitato ferroviario interprovinciale a concludere collo Stato il riscatto delle strade ferrate Padova-Bassano, Treviso-Vicenza, sulla base delle fatte comunicazioni ».

La stessa formula di deliberazione propone il Comitato ferroviario Vicenza-Thiene-Schio per la strada ferrata medesima.

Proposta del Comitato ferroviario Vicenza-Thiene-Schio al Consiglio provinciale di Vicenza.

« Il Consiglio provinciale di Vicenza autorizza il Comitato ferroviario Vicenza-Thiene-Schio a conchiudere collo Stato il riscatto della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, sulla base delle fatte comunicazioni ».

Pel Comitato ferroviario

Padova-Treviso-Vicenza Vicenza-Thiene-Schio

LAMPERTICO, *Presidente*

DOZZI TOALDI
PIAZZA TOVAGLIA

VIGILANZA SULLE CALDAIE A VAPORE

Il Ministro dell'agricoltura, industria e commercio, con sua circolare del 12 corr., ha comunicato alle Camere di commercio ed alle Società economiche del Regno uno schema di progetto di legge, ch' esso intende presentare al Parlamento, per la vigilanza sulle caldaie a vapore.

Questo disegno di legge venne già riferito nel nostro numero del 22 dicembre 1880, quale era stato allora presentato al Consiglio superiore dell'industria e del commercio, che deliberava di raccogliere ulteriori notizie e pareri, prima di approvarlo definitivamente.

Ora il Ministro dice nella sua circolare:

« La frequenza degli scoppii di caldaie a vapore, e la gravità dei danni che ne derivano alle persone ed alle proprietà, mostrano la convenienza di provvedere ad un sistema di pubblica vigilanza, intesa ad accertare che le caldaie a vapore, così all'atto della loro prima applicazione, come nel tempo successivo, si trovino in condizioni tali da porgere la maggior possibile guarentigia contro i pericoli di scoppio ».

A ciò intende il progetto di legge, compilato sull'esempio di simiglianti legislazioni già in vigore presso altri Stati.

Di questo argomento ebbe ad occuparsi nel 1872 il Consiglio del commercio, allorchè fu chiamato ad esaminare un progetto di legge formulato dal compianto ingegnere Axerio; ma quel progetto non ebbe corso, non essendo stato reputato opportuno di stabilire disposizioni che potevano recare molestia agli industriali e costituire ostacoli al libero sviluppo degli opificii a vapore. Però, d'allora in poi gli scoppii sono divenuti più frequenti, ed i danni, che ne sono la conseguenza, più gravi; da ciò la necessità di non indugiare ulteriormente l'adozione di misure preventive, che in altri paesi diedero buoni risultati.

Del resto, disposizioni di tal natura esistono già in alcune provincie d'Italia; poichè nella Lombardia e nel Veneto è sempre in vigore l'ordinanza austriaca dell' 11 febbraio 1854, che sottopone a visita le caldaie a vapore. Il progetto, quindi, ha anche lo scopo di far cessare questa disparità di trattamento.

Il progetto è semplice, e sembra studiato colla mira di evitare agli industriali ogni non necessaria molestia.

Esso stabilisce che ogni caldaia nuova o restaurata, prima di venir messa in opera, dovrà essere sottoposta ad una visita e ad una prova di sicurezza, in relazione allo scopo cui la caldaia stessa è destinata.

Le caldaie a vapore in uso vengono sottoposte altresì a visite periodiche: il Regolamento determinerà il periodo che non potrà eccedere i cinque anni.

Inoltre esso stabilisce le norme per la scelta dei periti, che dovranno eseguire le visite. Dà facoltà ai Prefetti ed agli Ispettori delle industrie di visitare in ogni tempo le caldaie, e stabilisce la penalità per le infrazioni: penalità che consistono nella multa da L. 51 a 500, e del doppio in caso di recidiva, salvo le maggiori pene in caso di reato ed il risarcimento dei danni.

ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO

La Galleria del materiale ferroviario

Chi entra all'Esposizione dall'ingresso principale, cioè dalla via del Senato, trova tosto alla sua destra la Galleria del materiale ferroviario, il quale è disposto in bell'ordine sopra due binarii.

I. Sul primo binario si presenta prima il materiale esposto dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e cioè: la locomotiva *Torino*, a quattro ruote accoppiate e carrello girevole, studiata dal Servizio del Materiale, costruita nelle Officine di Torino, e destinata al rimorchio dei treni a G. V. anche sulle linee con curve molto ristrette. Questa locomotiva è munita del freno a vuoto, sistema Smith-Hardy, della pompa-iniettore sistema Chiazzari, e dell'iniettore sistema Mazza. Segue il carro a bagagli, a tre assi, con un passo totale di m. 4,800, eseguito nell'Officina di Bologna; — la vettura di 1ª classe, a due assi e quattro scompartimenti, costruita nell'Officina di Verona, il cui tipo fu pure studiato dal Servizio del Materiale, munita di un freno ordinario e del freno a vuoto, sistema Hardy; — e la vettura di 3ª classe a due assi, con cinque scompartimenti, fabbricata dalla Ditta Grondona e C. di Milano sopra tipi studiati pure dal Servizio del Materiale.

Non mi fermo di più a parlare di questi ruotabili, giacchè la loro minuta descrizione risulta dalla Relazione già pubblicata nel *Monitore* (N. 19, 20, 21 e 22 a. c).

Si presenta in seguito la locomotiva da merci, a sei ruote accoppiate e cilindri esterni, *Genova*, costruita nello Stabilimento G. Ansaldo e C. di Sampierdarena, sopra disegni del Servizio del Materiale, e destinata all'Amministrazione suddetta.

Ed in fine quella dello stesso tipo, *Napoli*, pure ordinata dall'Amministrazione medesima, sui propri disegni, agli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, del peso di circa 34 tonnellate a vuoto; oltre due carri da merci, uno chiuso, l'altro aperto a sponde alte, costruiti nelle Officine di Savigliano. —

Viene quindi il materiale della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Prima una locomotiva-tender, a due assi accoppiati, fabbricata nelle Officine della Ditta Kessler ad Esslingen, in base a disegni dell'Ufficio del Materiale della Società Veneta: locomotiva che questa presenta soltanto quale tipo per treni economici, e pel freno continuo applicato nelle Officine della Società a Vicenza.

Indi un treno-ospedale per caso di guerra, che richiama in modo speciale l'attenzione dei visitatori. Questo treno (che ha ciò di speciale, che in servizio ordinario viene facilmente ed in poche ore nuovamente reso atto al servizio di passeggieri per treni di breve percorrenza) si compone di tre veicoli di tipi differenti. Il primo è una carrozza di terza classe, capace di 88 passeggieri, trasformata in una sala per 18 feriti. Levati tutti i sedili, lo spazio interno viene ridotto ad una sala di

12.78 × 2.85 × 2.15, cioè m.c. 81.50 di volume e m.q. 36.4 di superficie interna. In questa sala si trovano 18 barelle completamente allestite, disposte in due piani con uno speciale sistema di sospensione avente di mira di isolarle, per quanto è possibile, dal pavimento e dalle pareti onde rendere insensibili le scosse che si producono nella corsa del treno; un tavolino, una sedia, una poltrona, un servizio da tavola per 20 persone, e tutto ciò che occorre per l'assistenza degli ammalati in fatto di medicatura, conforto, ecc. — Nel cielo della vettura vi sono dei ventilatori automatici, cioè dei lucernarii aventi principalmente lo scopo di favorire la ventilazione, mercè la facoltà di cui sono dotati di funzionare da aspiratori e da ventilatori. L'illuminazione vi è fatta mediante candele steariche, collocate in lucernarii eleganti aprentisi dall'interno. Il riscaldamento si produce poi col mezzo di una stufa, la quale può anche servire come ventilatore per aspirazione.

Il secondo veicolo è una carrozza mista, composta di due scompartimenti di 1ª classe con ritirata, uno spazio destinato pel conduttore e pei bagagli, e due scompartimenti di 2ª classe. Il primo scompartimento di 1ª classe è trasformato in alloggio per due medici; il secondo in farmacia; il bagagliaio ed uno scompartimento di 2ª in cucina per 240 persone; e l'altro scompartimento di 2ª in refettorio pei medici, ufficiali e farmacisti al servizio degli ammalati.

Il terzo veicolo è un carro da merce comune, internamente disposto a scansie, corrispondenti in numero alle barelle di un mezzo treno. Ad ogni ammalato viene assegnato uno spazio di 0.50 × 0.35 alto 0.20 pei vestiti, e ad ognuno corrisponde uno di questi spazii nel carro merci. Ciascuna carrozza poi per ammalati dispone in questo carro di uno spazio di 1.50 × 0.40 × 0.40 pel trasporto di zaini, armi, ecc. Nel carro vi sono inoltre 2 armadii, 2 tavolini, e 2 bacinelle con materie disinfettanti — Le finestre sono munite di persiane in legno per la circolazione dell'aria e per impedire che gli oggetti contenuti nel carro siano eventualmente danneggiati dalla pioggia.

Questo tipo speciale di vetture ha il vantaggio sulle vetture ordinarie, di trasportare un peso morto assai inferiore. — Le vetture sono lunghe 15 metri, e mediante un sistema speciale di sterzamento, possono transitare su curve di 250 m. di raggio.

Per l'arredamento interno concorse in parte l'Ordine Gerosolimitano dei Cavalieri di Malta. Il progetto, l'assestamento e l'arredo delle dette vetture furono messi in esecuzione dall'ingegnere del Materiale della Società Veneta sig. Augusto Vanzetti, coadiuvato dal capitano medico sig. cav. Bellina, per quanto concerne la parte sanitaria.

Seguono poi alcuni altri veicoli in esercizio sulle linee della medesima Società, fra i quali alcuni con ruote piene; ed una vettura mista di 1ª e 2ª classe, la quale ha già servito sulla linea Vicenza-Schio, percorrendo 107,510 chilometri.

II. Sul secondo binario si trova: il materiale delle Ferrovie Meridionali, cioè una locomotiva-tender per linee a forti pendenze, ed una vettura mista di prima e seconda classe.

Alcuni veicoli costruiti nelle Officine della Ditta Grondona e C. di Milano, e precisamente una vettura mista di 1ª, 2ª e 3ª classe per treni economici, due carrelli di un solo asse, con lo sterzamento automatico brevettato; — ed un vagone per trasporto di derrate alimentari, fabbricato per conto della Ditta Oggioni e C. —

Il materiale delle Ferrovie Romane è così distribuito: una locomotiva a carrello, costruita dalla Casa Börsig di Berlino, sopra disegni studiati dall'Ufficio del Materiale di quella Società; — una vettura composta di due compartimenti ordinarii di 1ª classe, con in mezzo uno a tre letti, il quale può servire a 5 posti ordinarii, di un gabinetto per toilette e ritirata. — Indi un treno per servizio locale, composto di una vettura mista di 1ª classe ad 8 posti, e di 2ª a 24 posti; e di una vettura di 3ª a 32 posti, comunicante coll'altra a mezzo di un ponte mobile. Agli estremi di queste carrozze trovansi dei terrazzini per l'entrata.

Meritano pure menzione altri materiali delle Ferrovie Romane, che trovansi nei Boschetti uscendo a destra dalla Galleria, quali sono: uno scambio, fabbricato nelle Officine della Società a Pontassieve; una colonna idraulica per alimentazione delle locomotive; ed una piattaforma girevole, costruita dalla Ditta Miani Venturi e C. di Milano, sopra disegni dell'Ing.-capo delle Romane. —

Rientrando nella Galleria, si presenta in seguito il materiale appartenente alla Ferrovia Sicula occidentale, fabbricato negli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili. Esso consta di: una locomotiva, *Mazzara*, i cui disegni furono compilati nell'Ufficio tecnico dei detti Stabilimenti sopra dati dell'ing. comm. Cottrau. Questa locomotiva, pesante a vuoto circa 27 tonnellate, è a 6 ruote accoppiate con cilindri interni, e fu studiata con riguardo alla leggerezza dell'armamento, nonchè alle curve ed alle pendenze della linea a cui deve servire.

Una carrozza di 1ª classe a tre scompartimenti, con 8 posti ciascuno, avente ad un estremo lavabo e ritirata; — una carrozza mista di 1ª e 2ª. classe, da una parte della quale vi ha un compartimento di 1ª con 6 posti ed un *coupé* pure di 1ª con 3 posti; dall'altra parte trovansi due compartimenti di 2ª classe, con 10 posti cadauno, e nel centro vi è la ritirata; — una carrozza di 3ª classe, capace di 55 viaggiatori; e finalmente un carro bagagli, avente ad un estremo un *coupé* di servizio ed all'altro un Ufficio postale ed un compartimento per il capo-treno.

Giova osservare che i veicoli in esercizio sulle ferrovie di questa Società sono del sistema americano, a corridoio longitudinale, e che furono fabbricati su disegni forniti da quella stessa Amministrazione ferroviaria. E. B.

COMMEMORAZIONE DI GIORGIO STEPHENSON

A ROMA, NEWCASTLE E TRIESTE

Il 9 corrente (com'erasi preannunciato nel nostro ultimo numero) venne inaugurata nella Stazione ferroviaria di Roma la lapide commemorativa a Giorgio Stephenson,

coll'intervento dell'ambasciatore d'Inghilterra, sir Augusto Paget, del comm. Valsecchi rappresentante il Ministro dei lavori pubblici, del cav. Scibona, rappresentante il Prefetto della provincia, del ff. di Sindaco, comm. Armellini, del Direttore generale e di quasi tutti gli impiegati delle Ferrovie Romane.

La Stazione era tutta imbandierata, e la lapide collocata nel muro sotto la tettoia, a destra del *buffet*. Sotto la lapide, coperta di un drappo verde, bellamente incrociate spiccavano due ricche bandiere: l'italiana e l'inglese.

Al tocco preciso, fu scoperta la lapide portante la seguente iscrizione:

In questa Roma — Da cui movevano strade maravigliose — All'impero del mondo — Degnamente si commemora dagli ufficiali — Delle Strade Ferrate Romane — Il 9 giugno 1881 *centenario — Di —* Giorgio Stephenson *— Che apriva più mirabili vie — Alla fratellanza dei popoli — E le virtù sue ispiratrici d'opere grandi — Lasciava in esempio non perituro.*

Parlò per il primo il cav. Agazzi, ingegnere-capo alla Trazione, tessendo la biografia di Giorgio Stephenson, ricordando tutti i casi della sua vita, dall'infanzia fino all'invenzione della locomotiva, ed alla morte avvenuta nel 1848.

Il cav. Agazzi fu ascoltato con grande interesse dal numeroso uditorio, e, quand'ebbe finito, fu vivamente applaudito. — Disse poi poche parole di ringraziamento ai promotori della lapide, l'ambasciatore d'Inghilterra sir A. Paget, dichiarandosi riconoscente, a nome dei suoi concittadini, per la onoranza resa all'eminente meccanico inglese.

Infine, a nome del Ministro assente, il comm. Valsecchi, direttore generale delle Strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici, pronunziò il seguente discorso:

« Signori! — Incaricato dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici di rappresentarlo a questa cerimonia, io grandemente mi compiaccio che, come già in altre città italiane, così oggi in Roma, per lodevole iniziativa della Direzione delle Ferrovie Romane e col concorso degli impiegati ferroviarii, si renda modesta sì, ma pur sempre degna onoranza alla memoria di Giorgio Stephenson, al quale la sua patria non solo, ma tutti i paesi civili debbono ammirazione e gratitudine.

« A Giorgio Stephenson spetta, infatti, una parte grandissima dell'ampio sviluppo che, anche nelle più remote regioni del mondo, ebbero le ferrovie esercitate con locomotive; ed al suo alto ingegno, ai suoi perseveranti studii, alla meravigliosa sua operosità, sono dovuti gli splendidi successi della meccanica applicata, dai quali è oramai assicurato un avvenire di crescente prosperità ovunque si vanno estendendo le comunicazioni ferroviarie.

« Ed ora che l'Italia nostra, mercè le costanti cure del Governo e del Parlamento nazionale, va con novello vigore ampliando la rete delle sue strade ferrate, ben con ragione sentiamo il bisogno di onorare la memoria di un uomo, che in modo speciale ha dedicato il suo genio e la laboriosa sua esistenza allo sviluppo delle ferrovie.

« E qui mi si permetta di dire come la sobria famiglia degli operaj italiani trovi, al pari di noi tutti, in Giorgio Stephenson un nobile e grande esempio da imitare; imperocchè giovi di rammentare come quest'uomo, uscito dalla grande famiglia operaia, ed operaio egli stesso, abbia saputo coll'ingegno e col lavoro elevarsi a quell'alta fama d'ingegnere meccanico, che in lui il mondo riconosce ed ammira.

« A nome pertanto dell'onorevole Ministro che ho l'onore di rappresentare, ed anche per conto mio come modesto ingegnere ferroviario, faccio plauso ai promotori di questa cerimonia, alla quale di gran cuore mi associo esclamando:

« Onore a Giorgio Stephenson, decoro e gloria del suo grande Paese! Possa egli aver fra noi numerosi imitatori, pel decoro e per la grandezza della patria nostra!

« Viva l'Italia! Viva il Re! »

Riassumendo, fu una festa semplice e modesta, quanto bella e solenne: la festa del genio, dell'operosità e del lavoro. Gli impiegati delle Ferrovie Romane non potevano commemorare meglio il primo centenario della nascita di Giorgio Stephenson, come già fecero quelli dell'Alta Italia nello scorso settembre, inaugurando altra lapide nella Stazione centrale di Torino in onore di lui e del figlio Roberto (V. *Monitore* N. 38 del 1880).

Anche Newcastle-sur-Tyne, nella contea di Northumberland, volle celebrare il centenario della nascita di Giorgio Stephenson, che gl'Inglesi soprannominarono il *Re delle Ferrovie*, e che, nato il 9 giugno 1781 nel villaggio di Wylam presso Newcastle, morì a Tapton il 12 agosto 1848.

Giovedì scorso, Newcastle e tutte le città del Nortumberland erano perciò pavesate ed illuminate. A Newcastle, la festa cominciò con un banchetto, dato a Bathlane-Hall, a beneficio dell'Associazione scolatica Stephenson.

Si formò poi una processione di locomotive, in cui le Compagnie ferroviarie del Regno Unito erano rappresentate dalle loro macchine più potenti; ed il Sindaco (*Mayor*) di Newcastle, accompagnato da parecchi membri del Parlamento, nonchè un gran numero di notabilità invitate salirono in un treno speciale per recarsi a Wylam.

Questo villagio è situato ad 8 miglia all'ovest di Newcastle. La casupola ove nacque Stephenson trovasi presso la ferrovia. Il Sindaco e gl'invitati la visitarono; ed una quercia venne piantata in un campo vicino, in commemorazione di questa visita.

Nel dopo pranzo, ebbe luogo in città una processione composta delle Corporazioni di Newcastle, di Gateshead, Jarrow, South Shields, dei Consigli dell'Istituto delle Miniere e del Collegio delle scienze fisiche, dei Consoli, delle Società letterarie e filantropiche, degli operaj del distretto, dei minatori del Northumberland, in tutte 100,000 persone. Essa traversò le vie principali, e si fermò al Town Moor, ove furono pronunciati varii discorsi.

Vi fu pure una Esposizione di macchine di tutte le epoche, nonchè di reliquie del celebre ingegnere, il quale all'età di 14 anni non era che un assistente fuochista in una miniera di carbon fossile nei dintorni di Wylam.

A cinque ore, un gran banchetto riunì le Autorità al Palazzo di città; il brindisi principale: « Onore alla memoria di Giorgio Stephenson » fu portato da sir William Armstrong. Alla sera, la festa si chiuse con concerti e fuochi d'artificio.

Finalmente anche Trieste ha voluto onorare la memoria del grande ingegnere meccanico inglese, inaugurando una lapide commemorativa colla seguente iscrizione:

A — Giorgio Stephenson — La Società d'ingegneri ed architetti — Di Trieste — Per festeggiare — Il centenario della sua nascita — Il dì IX giugno MDCCCLXXXI — F. F.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ad esaurimento dell'incarico avuto da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, la Commissione governativa, da noi annunciata nel precedente numero, accompagnata dall'ing. comm. Massa, direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, ha effettuata in questi tre ultimi giorni la visita di ricognizione della linea da Bussoleno a Bardonnèche.

Abbiamo ragione di credere che la Commissione rimase soddisfatta della stabilità della linea, la quale si trova in condizioni favorevoli, se non migliori, di altre linee di montagna.

Siamo poi lieti di annunciare che col primo treno diretto di domattina, in partenza da Torino, cesserà il trasbordo alla frana della Combetta, e verrà ripreso completamente il servizio regolare dei treni sulla linea di Modane, tanto pei viaggiatori e bagagli, quanto per le merci a grande e piccola velocità, a norma dell'orario generale e delle vigenti tariffe in servizio interno e cumulativo. Da domani cesserà pure di funzionare l'Agenzia doganale provvisoriamente stabilita a Susa, come cesseranno altresì le facilitazioni accordate sul percorso italiano ai trasporti da e per i porti di mare e frontiere francesi, istradati per la via di Ventimiglia.

Le Strade ferrate Romane, d'accordo con quelle dell'Alta Italia, hanno stabilito l'effettuazione di un treno speciale di piacere da Roma a Milano e ritorno per la via di Firenze, composto di sole vetture di 2.a classe. Il prezzo del biglietto è fissato a sole L. 40, compreso il costo di tre entrate all'Esposizione industriale e di altrettante a quella di Belle Arti, nonchè un biglietto della lotteria dell'Esposizione Nazionale.

La partenza da Roma avrà luogo il giorno 25 corr., alle ore 7.20 pom., per arrivare a Milano alle ore 4.57 pom del giorno successivo.

Il treno di ritorno partirà da Milano alle ore 12.20 ant. del successivo giorno 30, per giungere a Roma alle ore 10 pom. del giorno stesso.

Veniamo informati che gli esami in iscritto per l'assunzione d'impiegati amministrativi presso le Ferrovie dell'Alta Italia avranno luogo nei giorni 4 e 5 luglio p. v., nelle sedi delle Divisioni del Traffico, cioè Torino, Milano, Verona, Firenze, e probabilmente anche in qualche altra delle più importanti città della rete.

Gli esami verbali si terranno dopo che si sarà fatta la revisione di quelli in iscritto.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, affine di provvedere ai bisogni del materiale ruotabile per l'anno in corso e pel 1882, disporrà tra breve le seguenti ordinazioni di forniture:

5 vetture di 1.a classe con due scompartimenti a sei letti e due ordinarii;
5 id. con uno scompartimento a tre letti e tre ordinarii;
40 id. di 1.a classe ordinarie;
35 id. miste;
33 id. di 2.a classe;
20 carri da bagagli con ritirata;
410 id. chiusi da merci e bestiame;
300 id. a sponde di un metro per carbone;
108 id. a sponde basse;
3 id. da 20 tonnellate;
3 id. da 25 tonnellate.
Spesa preventivata L. 5,400,000.

Riteniamo che queste forniture saranno riservate all'industria nazionale.

Oltre di ciò verranno ordinate:
18 locomotive sul bilancio del 1881;
22 id. id. id. 1882;
Spesa preventivata L. 3,000,000.

La suddetta Amministrazione ha indetta una gara per la provvista di 800 assi in acciaio Bessemer o Martin per carri e carrozze, fissando il 28 andante per la presentazione delle schede ed il 30 corr. per il loro disuggellamento.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, a nome anche delle Ferrovie Romane e di quelle dell'Alta Italia, ha sottoposto all'approvazione governativa la deliberazione, alla quale addivennero i delegati delle Amministrazioni delle ferrovie predette nelle conferenze tenutesi ultimamente in Firenze, relativamente alla modificazione da portarsi nel regolamento-tariffe per quanto concerne la disposizione che limita l'accettazione dei colli indivisibili ai pesi inferiori alle 8 tonnellate.

I delegati suddetti, ritenuto essere aumentato il numero delle spedizioni di colli indivisibili di peso superiore alle 8 tonnellate, e che anche la portata dei carri ha oramai, in genere, raggiunto *le 10 tonnellate*, hanno concordato che convenga siano ammessi pel trasporto i colli di peso indivisibile da 5 a 10 tonnellate, semprecchè il carico possa convenientemente ripartirsi sulle ruote. Pei prezzi di trasporto, carico e scarico, dovrebbero rimanere in vigore le disposizioni di tariffa vigenti per il servizio interno di ciascuna Amministrazione.

Sappiamo che la Società della Ferrovia Sicula occidentale-Palermo-Marsala-Trapani, per aderire alle vive istanze fattele dagli interessati, ha disposto che venga impiantata, in via di esperimento, una fermata pel solo servizio dei viaggiatori nella località detta *Trappeto*, presso Balestrate.

L'Ingegnere-capo del Genio civile di Belluno, incaricato degli studii della linea ferroviaria Belluno-Feltre-Treviso, ha completato e trasmesso per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 3° tronco di quella ferrovia, compreso fra Levada e Biadene, il quale misura la lunghezza di metri 7,840. — L'importo della spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori compresi nell'appalto rileva a L. 218,000. La spesa per l'occupazione stabile del terreno da servire a sede della ferrovia è prevista in oltre L. 50,000. Perciò l'importo totale del tronco (esclusa la provvista del materiale di armamento) raggiunge la somma di L. 271,000.

L'andamento planimetrico del tronco comprende 4 rettifili, della totale lunghezza di m. 7,120, e tre curve dello sviluppo complessivo di m. 720 con un raggio minimo di m. 1000.

Nell'altimetria è prevista una sola livelletta all'11 per mille sulla lunghezza di m. 650; tutte le altre variano fra la pendenza del 0.50 e del 6.50 per mille — Tra le opere d'arte, la principale è un ponte a travata in ferro, della luce di m. 9 — Gli altri manufatti, in numero di 16, hanno una luce varia fra 0.60 e 2.50 — È preventivata una Stazione per l'abitato di Cornuda, 6 case cantoniere ed 8 passaggi a livello.

✂

Altri progetti trasmessi al Ministero dei lavori pubblici per nuovi tronchi delle ferrovie complementari sono i seguenti:

1. Dal chilometro 28 + 200 al chilometro 34 + 400 della linea da Zollino a Gallipoli, della lunghezza di m. 6,200, e del costo complessivo, escluso l'armamento ed il materiale fisso, di L. 600,000.

2. Da Campo a Chiavenna, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, della lunghezza di m. 14,600, e dell'importo di L. 1,600,000.

Per entrambi i detti progetti procureremo di dare in altro numero le consuete informazioni tecniche.

✂

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge del 29 luglio 1879:

6 *giugno*. — Asta definitiva per l'appalto del tronco Biadene-Signoressa, della linea Belluno-Feltre-Treviso. — Deliberato al sig. Ettore Frank per L. 158,305.24, ossia con un ribasso complessivo del 24.02 per cento sulla somma di appalto.

6 *giugno*. — Fatali per l'appalto del tronco Ivrea-Tavagnasco, della linea da Ivrea ad Aosta. — Deliberato provvisoriamente alla Ditta Carbonara-Verga per L. 1,064,790.40, ossia col ribasso del 5 p. 0[0 sulla somma del primo deliberamento. — L'asta definitiva è fissata pel 28 del corr. mese. (V. *Not. ferr. ital.)*

11 *giugno*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dalla Marina alla città di Catanzaro, della linea dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi. — Deliberato provvisoriamente al sig. Bergamini Gaetano per la somma di L. 1.114,399, ossia col ribasso del 22.07 p. 0[0 su quella di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata pel 4 luglio prossimo.

11 *giugno*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal chilom. 3 + 700 al chilom. 24, della linea Taranto-Brindisi. — Deliberato provvisoriamente al sig. Trewhella-Roberto per L. 1,316,826, ossia col ribasso del 25.35 per cento sulla somma di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata pel 4 luglio prossimo.

✂

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che possa essere approvata una proposta di transazione fra il Governo e la Impresa Savio Secondo, assuntrice dei lavori di costruzione della ferrovia ligure nel tronco dalla galleria di Santa Croce a quella di Capo Mele;

2° Che può approvarsi una proposta relativa al condono di multa alla Ditta Tardy e Galopin-Süe per ritardata ultimazione di una tettoia metallica nella Stazione di Canicatti.

Inoltre il predetto Consiglio ha deliberato di sospendere il proprio parere: sulla proposta di approvazione, in via di transazione, della liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Moschetti per la costruzione di un ponte sul torrente Acquabianca nel tronco Contursi-Romagnano, della linea Eboli-Salerno; e sul merito di alcune partite di danni indiretti, che la Impresa Paglia asserisce di avere sofferti nella costruzione dei lavori ad essa appaltati del tronco della ferrovia ligure, compreso fra Monterosso e Montenero.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 all'11 giugno 1881 in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco da Parma al fiume Po, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

Un progetto per la rinnovazione di cinque ponti metallici nei chilometri 14, 32, 50 e 52 della ferrovia Firenze-Livorno:

Due progetti di ampliamento, uno relativo alla Stazione di Mortara e l'altro alla Stazione di Cava Carbonara per la ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia;

Un progetto per la costruzione di una travata metallica pel passaggio inferiore al Pomerio esterno, nel chilometro 2° della ferrovia Roma-Orte;

Un progetto pel consolidamento della frana Castagna, nel chilom. 189 della ferrovia Foligno-Ancona;

Un progetto pel consolidamento della trincea Lovullo, nel chilom. 138 della ferrovia Catania-Licata;

Un progetto per la sistemazione dell'alveo del torrente Cassia, nel chilom. 188 della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per lo stabilimento di un binario di incrociamento a Sella di Corno, nei chilometri 145 e 146 della ferrovia Aquila-Rieti.

✂

Sulla proposta dell' on. Ministro dei lavori pubblici, sono stati da S. M. nominati commendatori nell'Ordine della Corona d'Italia gli egregi signori:

Mantegazza Saule, Ingegnere-capo della Manutenzione e lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia;

Gelmi Lodovico, Capo-Traffico nelle stesse Ferrovie;

Giambastiani Angelo, Direttore della ferrovia Novara-Pino.

Noi ci congratuliamo con essi di cuore per la meritata onorificenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie. — Al Ministero dei lavori pubblici si è riunita l'8 corr. la Commissione per la modificazione delle tariffe ferroviarie pel trasporto delle derrate alimentari. Il *Diritto* dice che il Ministero presentò una proposta di tariffa (già concordata colle Amministrazioni delle ferrovie), la quale migliora notevolmente quei trasporti.

La Commissione ha ammesso che possa essere attivata come esperimento, salvo il diritto ai mittenti di valersi della tariffa vecchia ove preferiscano, e deliberò di continuare egualmente nei lavori, essendo sua intenzione di studiare maggiori e migliori facilitazioni, che favoriscano l'esportazione di così importanti prodotti.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — In seguito a diminuzione del ventesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,120,832, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 maggio ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Ivrea-Tavagnasco, della ferrovia Ivrea-Aosta, in provincia di Torino, della lunghezza di metri 10,680.55 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per la parte sopra il piano di regolamento, l'armamento e le travate metalliche), si procederà alle ore 10 ant. del 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Torino, simultaneamente al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,064,790.40, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni due dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 116,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Carmagnola-Bra. — Alle ore 10 ant. del 30 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra, lunga m. 19,006.05 fra le due Stazioni di Carmagnola e Bra (escluse le espropriazioni stabili, i lavori d'armamento e le travate in ferro per ponti), per la presunta somma di L. 472,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000, ed in lire 47,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia per le valli di Stura ed Orba. — Scrivono da Alessandria alla *Gazz. del Pop.* del 12:

A vincere la ritrosia del Governo nel concedere ad una Società privata, che ne aveva fatto domanda, la costruzione e l'esercizio di questa ferrovia, si era immaginato di promuovere un Consorzio fra i Comuni interessati, in capo ai quali ottenere la concessione, salvo poi a cederla ad un'Impresa.

L'Impresa Bellisomi, che, a nome di un gruppo di capitalisti e di intraprenditori, aveva domandato la concessione stessa, fece ora istanza al nostro Municipio, perchè promuova quel Consorzio, dichiarando che, ottenutala, ne la rileverebbe per l'esecuzione immediata dell'opera, mediante il sussidio a fondo perduto di un milione e mezzo circa.

Ieri l'altro a sera, il Consiglio comunale era chiamato a discutere siffatta proposta, che importava pure il contributo, come quota del nostro Comune, di L. 250,000. Il dibattimento fu vivace assai, avendo qualche consigliere fatto una mozione di rinvio, perchè si avesse campo a maturare una illuminata risoluzione in materia di tanto rilievo. La discussione si protrasse od ora assai tarda, ed il Presidente sciolse la seduta, rinviando la decisione alla sera successiva, cioè a ieri sera.

Ma eccoti, in men di 24 ore, un cambiamento di scena inaspettato. Il ff. di Sindaco annunziò che la Ditta Marsaglia presentò nella giornata una domanda, con cui dichiara che rileverebbe parimenti dal Consorzio la concessione da ottenersi dal Governo, rinunziando ad ogni e qualsiasi contributo per parte dei Comuni interessati.

Una tant'opera senza il minimo sacrifizio! Immaginatevi la gioia di taluni e l'attonimento di altri. Immaginatevi la confusione delle lingue, che ne sorse nel seno del Consiglio.

Ma la Giunta municipale aveva avuto cura sin da principio di proporre che le si desse incarico di trattare con ambedue i proponenti, per definire esattamente le condizioni della concessione, salvo a riferirne al Consiglio per una deliberazione seria e conveniente.

E così fu adottato.

Ferrovia Massa-Carrara. — Si ha da Massa, 7, che un'eletta schiera di negozianti e industriali della provincia di Massa si è costituita in Comitato, riunendo i fondi necessarii per lo studio di una ferrovia diretta da Massa a Carrara mediante la galleria *della Foce*.

E si è già avuta dall'on. ministro Baccarini l'autorizzazione che il comm. ing. Artom diriga gli studii relativi.

Ferrovia della valle Seriana. — Il *Sole* dice che il 10 corr. venne firmata a Roma la Convenzione per la ferrovia della valle Seriana.

La Provincia di Bergamo è facoltizzata a costruire la ferrovia anche a scartamento ordinario, purchè ciò avvenga senza aumento d'aggravio alle finanze dello Stato.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a cominciare dal giorno 21 del corr. mese, la Stazione di *Somma*, situata sulla linea Gallarate-Arona, assumerà il nome di *Somma Lombardo*.

Ferrovia Faenza-Firenze. — La Presidenza del Comitato fiorentino per la ferrovia Firenze-Faenza ha votato un ringraziamento a tutti coloro i quali ebbero parte nel felice esito di tale argomento. Deliberò pure di rimanere in permanenza fino a che non sia risoluta la riserva contenuta nell'ordine del giorno votato dalla Camera, e non siano cominciati i lavori.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione* del 9:

La Società generale dei *tramways* di Bruxelles, che prese il nome di *Tramways fiorentini* ed ottenne nella nostra città varie concessioni, sta lavorando con grande attività per mettere in esercizio le linee che le furon concesse, e che saranno causa di lucri e di prosperità al nostro paese.

La Società ha quasi terminata la linea dei viali dalla Torre della Zecca Vecchia alla Porta al Prato, e tra una quindicina di giorni al più tardi, la linea stessa sarà inaugurata, avendo l'egregio direttore signor Vigny già pronti i necessarii cavalli, che in numero di trenta e più egli acquistava recentemente in Ungheria. Della linea dalla Porta alla Croce al Madonnone, è pure imminente l'apertura. Quella verso il Bagno a Ripoli è in parte costruita; ma i lavori non possono ancora compiersi, in seguito delle modificazioni, dei cambiamenti e ritardi che frappone il Municipio all'esecuzione dei lavori di pavimentatura al ponte alle Grazie: lavori che, se le cose non si facessero con troppo comodo, avrebbero dovuto a quest'ora essere più che terminati. Eppure la sollecitudine sarebbe desiderabile, quando si pensi che ogni ritardo, anche di qualche giorno, è un danno grave che si procura ad una intrapresa industriale, che portò in Firenze ingenti capitali. La Società ha intenzione di portare la linea del *tramway* fino al Bagno a Ripoli, ed ha iniziato in proposito delle trattative con quel Comune e con la Deputazione provinciale, che ci auguriamo provvederanno con maggior sollecitudine del nostro Municipio.

Tramvie nella provincia di Perugia. — Scrivono da Perugia al *Diritto*:

Il giorno 6 prossimo passato, il Consiglio provinciale di Perugia approvava, a grandissima maggioranza, la concessione per le tramvie sulle strade provinciali della valle Nerina, della Tiberina e Quinzia. La concessione è per 70 anni. I concessionarii sono il marchese N. Portaluppi d'Albavilla, l'ing. comm. Sfondrini, ed un coraggioso banchiere, che ha diverse case nelle principali città d'Italia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticin.* del 14:

I membti del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, il sig. commendatore Allievi in Roma, nominato dal Consiglio federale il 24 giugno 1879, e consigliere di Governo Spuller in Winterthur, nominato per il 1880, scadendo in breve, sono di nuovo confermati in quella carica, e ciò per sei anni.

Ferrovia del Sempione. — La Commissione parlamentare francese, incaricata dell'esame delle proposte relative al Sempione ed al Monte-Bianco, avuta comunicazione dal Governo dei documenti richiesti, udì in questi giorni la lettura d'una relazione del sig. Lesguillier, delle Ferrovie dello Stato.

La Commissione è unanime nel riconoscere la necessità di aprire un nuovo passo attraverso le Alpi, in modo da attirare sulla rete francese la corrente internazionale di traffico, che il traforo del Gottardo minaccia di attribuire alle ferrovie tedesche.

La Commissione decise quindi di lasciar Parigi mercoledì scorso per recarsi sulle Alpi a fare gli opportuni rilievi.

Ferrovie Sud-Austriache. — Dal rapporto presentato il 30 maggio scorso dal Consiglio d'amministrazione della Compagnia delle Ferrovie del Sud dell'Austria all'Assemblea generale degli azionisti in Vienna, rilevasi anzitutto che questa Società pare uscita finalmente dal periodo di difficoltà ch'ebbe a traversare per parecchi anni. Al 31 dicembre scorso, l'ammontare delle riserve ricostituite ascendeva a 10,819,119 fr. I prodotti dell'esercizio corrente vanno progredendo. C'è dunque da sperare che, continuando nel sistema di economie, che il Consiglio d'amministrazione si adopera a far prevalere in tutti i rami dell'azienda, gli azionisti saranno prossimi ad ottenere un dividendo ed a veder così compensata la loro perseveranza e la fiducia loro nell'avvenire della Compagnia....

Dal detto resoconto si desumono poi i seguenti cenni sulla regolazione dei conti col Governo italiano. Nel 1880, tre nuovi acconti, del complessivo importo di L. 11,752,210, furono pagati alla Compagnia. Il Governo si era mostrato disposto a discutere direttamente, in apposite conferenze, tutte le questioni ancora pendenti, per giungere ad una definitiva soluzione: la prima riunione doveva aver luogo il 20 aprile scorso, ma, in seguito alla crisi ministeriale, le conferenze furono aggiornate. Nondimeno il Consiglio spera che, essendo il Governo tuttora favorevole al modo di discussione diretta, i negoziati saranno presto ripresi ed avranno un esito felice.

Il corrispondente romano della *Semaine financière* aggiunge che la Commissione per la liquidazione dei conti tra il Governo e la Compagnia del Sud dell'Austria ha rilasciato un certificato, approvato dal Ministero dei lavori pubblici, secondo il quale l'ammontare dei crediti della Compagnia per gli approvvigionamenti dei magazzini delle Ferrovie dell'Alta Italia è stato fissato in L. 5,740,000 in oro. La quantità di rendita 5 0[0, necessaria al pagamento di questa somma, è stata già inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, col godimento dal 1°. giugno 1881.

Ferrovie tedesche — Scrivono da Monaco, 11, alla *Perseveranza:*

Il Ministro della guerra vuole assolutamente che in ogni Stazione ferroviaria di I, II e III ordine vi sieno tante rotaie disponibili, in ogni occasione, esclusivamente pel militare; inoltre le così dette ferrovie vicinali, da una Stazione principale all'altra o ad una fortezza, devono essere ultimate nel più breve tempo possibile; così pure quelle che conducono agli arsenali ed ai magazzini. In una parola, nulla si tralascia onde l'esercito da un momento all'altro possa essere in ogni punto dello Stato. Abbiamo di più, che nelle Stazioni vicine alle fortezze o ai grandi centri la rete ferroviaria è fittissima.

Ferrovie rumane. — Il Ministro delle finanze di Romania ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per stabilire il rimborso delle Obbligazioni 6 0[0 della Compagnia delle Ferrovie dello Stato e la sostituzione di questi titoli con Obbligazioni 6 0[0 emesse dallo Stato per un valore di 48 milioni. La sede della Compagnia sarà trasferita da Berlino a Bucarest; poscia la Compagnia entrerà in liquidazione.

La Camera dichiarò l'urgenza di tale progetto.

Ferrovie austro-serbe-bulgaro-turche. — I giornali viennesi annunziano che la Conferenza *à quatre* (formata dall'Austria, dalla Serbia, dalla Bulgaria e dalla Turchia per l'assestamento della questione delle strade ferrate nella penisola dei Balcani), ha ripreso i suoi lavori Il progetto austriaco, relativo alla congiunzione delle linee austriache colle ferrovie serbe, bulgare ed ottomane, è stato accettato come base della discussione.

Le disposizioni manifestate dai delegati delle varie Potenze sono molto concilianti, ed i giornali stessi si lusingano quindi che la questione potrà essere risolta in modo soddisfacente nel corso dell'estate.

Ferrovie turche. — I rappresentanti della Serbia e Bulgaria a Costantinopoli hanno annunziato ufficialmente alla Sublime Porta che, in conformità al trattato di Berlino, è oramai assicurata la costruzione della parte di strade ferrate che deve congiungere le linee turche colle europee, e che i Governi dei Principati daranno prossimamente alla Porta le garanzie necessarie.

Ferrovia di Panama. — Da telegrammi del *Times* del 5 corr. rilevasi che la Società del Canale di Panama, presieduta da Lesseps, ha comprato la Strada ferrata di Panama per la somma di 17,500,000 dollari, cioè 250 per azione, lasciando inoltre agli azionisti i sopravvanzi attuali, che ascendono a 45 dollari per azione. Il pagamento dovrà compiersi entro 5 anni, con facoltà alla Società del Canale di estinguerlo in 18 mesi. La Società della Strada ferrata rimane in possesso sino all'estinzione totale del debito. La strada era costata 12 milioni.

Notizie Diverse

Opere straordinarie stradali ed idrauliche — La Camera dei deputati ha finalmente condotto a termine nella seduta del 7 corr. la lunga e faticosa discussione, durata più giorni, del progetto di legge per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali e idrauliche, che abbiamo a suo tempo riferito.

Nella votazione a scrutinio segreto, la detta legge venne approvata con voti favorevoli 185, contrarii 31; e ieri il Ministro dei lavori pubblici la presentava al Senato.

Il canale del Ledra — Sull'inaugurazione solenne di questo canale, scrivono da Udine:

L'idea gigantesca di raccogliere le acque del Ledra, che nascono nella fertile e amenissima convalle determinata dalla prima giogaia delle Alpi Carniche, dai colli di San Daniele, di Buja, di Fagugna, di Maruzio e di Pagnacco, e che perdevansi, dopo un corso non lungo, negli strati ghiaiosi del Tagliamento, nacque nel 1478, quattro secoli fà.

Si voleva allora, innestando il Ledra alle acque del Tagliamento, fare un canale navigatorio fino al mare, e che di più avrebbe dato acqua salubre e abbondante a tutta la secca pianura friulana compresa fra il Torre ed il Tagliamento.

Ma la idea incarnata dal progetto oggi compiuto nacque nella mente del professore Bassi, il quale la discusse, e la propugnò con generoso e costantissimo ardire nel 1829.

Formatasi più tardi una Commissione permanente, formulato e scelto il progetto, stretto il Consorzio dei Comuni interessati, trovati i capitali occorrenti mediante un prestito garantito dal Comune di Udine per 1,300,000 lire,

e con altre 300,000 date dalla Provincia, si pose mano ai lavori nella primavera del 1878. Di questi, gran parte fu completata nel luglio dell'anno decorso.

Per tale opera colossale fu interessato nel 1877 il ministro Depretis per un concorso dello Stato, che dal Ministero era stato promesso, ma non fu poi mantenuto.

Oggi però il lavoro è compiuto, ed il 5 corr. ne fu celebrata la festa: festa tanto gradita e bella, perchè rappresentava appunto il lieto avvenire che si prepara alle industrie manifatturiere ed agricole del Friuli.

Il lavoro del Ledra, che misura 270 chilometri di canali irrigatorii, porge acque alle genti ed ai bestiami di 29 Comuni, a 100,000 abitanti, e potranno con esse irrigarsi, fecondarsi, arricchirsi bene 70,000 ettari di terreno.

Non assisteva alla festa nessun Ministro, nessun Segretario generale; ma era una bella festa del lavoro, dell'agricoltura, della industria e del commercio, che, compiuta da una sola Provincia, questa da sola si dava e godeva coll'intervento dei benemeriti membri del Comitato, delle Autorità locali, e di tutta la popolazione esultante.

L'acquedotto di Bologna. — Il 5 corr., festa dello Statuto, fu inaugurato l'antico acquedotto romano restaurato, e le limpide acque del Sétta (fiume che, a circa nove miglia da Bologna, si scarica nel piccol Reno) si videro scaturire, alla presenza del popolo festante, in molte e belle fontane, poste nei principali luoghi della città.

Alle 8 ant., in un villino posto fuori della città fra porta d'Azeglio e porta Saragozza, ove trovasi il serbatoio dell'acquedotto, convennero le Autorità cittadine, parecchi rappresentanti del Consiglio d'amministrazione della Società costruttrice dell'acquedotto, ed il presidente del Consiglio stesso comm. Fabbricotti, gli ingegneri tutti che condussero a termine l'opera (fra cui il cav. Zannoni, che primo l'ideò), e molti invitati.

Dopo alcuni discorsi d'occasione, pronunziati dal commendatore Fabbricotti, dal Sindaco e dal consigliere delegato cav. Colombani, gli intervenuti scesero nel serbatoio, ove il sindaco comm. Gaetano Tacconi, nuovo Mosè, fatta girare una ruota, fece uscire abbondantissime ed impetuose le acque, applaudendo vivamente gli astanti. Da porta d'Azeglio le Autorità e gli invitati entrarono poi in città, e si recarono in piazza Vittorio Emanuele; e quivi, ad un cenno del Sindaco, fu aperta la fontata del Nettuno, poi un'altra fontana provvisoria in faccia alla chiesa di S. Petronio, ed una terza in piazza Cavour, che è poco discosta.

Frattanto una gran folla di popolo gridava evviva al Municipio, all'ing. Zannoni ed alla Società costruttrice dell'acquedotto.

Il solenne atto inaugurale venne sottoscritto dal Municipio e dalla Società dell'acquedotto nel gabinetto del Sindaco; e poscia fu servito agli intervenuti un lauto rinfresco nell'appartamento del Sindaco, a cura del Municipio. Più tardi, per contraccambio, i rappresentanti la Società dell'acquedotto invitarono ad un pranzo, dato all'Hôtel Brun, i capi delle principali Amministrazioni cittadine, insieme coi deputati e senatori bolognesi.

Lavori al Tevere. — Il *Diritto*, dell'8, scrive:

Siamo lieti di poter annunziare che ogni questione per il proseguimento dei lavori del Tevere alla Farnesina è appianata.

I lavori saranno eseguiti col sistema dell'aria compressa, in modo che si ha ragione di ritenere che essi saranno continuati senza alcuna interruzione.

L'Impresa Campos e l'ingegnere Cottrau hanno ieri assunto la consegna.

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Diritto:*

Allo scopo di assicurare la buona riuscita, dal lato artistico, degli Ufficii governativi che, in esecuzione della legge per il concorso per la Città di Roma dovranno essere costruiti dal Municipio, sappiamo che il Ministero ha stabilito di pubblicare tanti separati concorsi, ai quali potranno prendere parte tutti gli architetti d'Italia.

Il Governo però si riserberà il diritto di fissare i progetti di massima degli edificii anzidetti.

Il varo del „ Flavio Gioia „. — Telegrafano al *Diritto* da Castellammare di Stabia, 12:

Oggi, alle ore 2 pomeridiane, ha avuto luogo il varo dell'incrociatore in acciaio *Flavio Gioia.*

Sua Maestà la Regina e sua Altezza il Principe ereditario, accompagnati dal ministro della marina on. Acton, sono partiti alle 11 1|2 da Napoli, e sono giunti qui a bordo dell'avviso *Staffetta*, salutati da calorose acclamazioni.

Seguivano la *Staffetta* le corazzate *Roma*, *Duilio* e *Principe Amedeo*. I due avvisi *Marcantonio Colonna* e *Vedetta* trasportavano gli ufficiali e gli invitati al varo.

Il concorso degli spettatori fu grandissimo: assisteva al varo anche il vescovo di Castellammare. Giornata splendida.

Il varo, diretto dal comm. Palmieri, direttore delle costruzioni, è riuscito felicissimo.

Il *Flavio Gioia* andrà a Napoli, ove sarà allestito. Per la fine dell'anno sarà armato e pronto a prendere il mare.

— Ecco poi alcuni interessanti particolari sopra questa nuova costruzione navale italiana:

L'incrociatore *Flavio Gioia* è stato costruito nel cantiere di Castellammare, sui piani del direttore delle costruzioni navali, comm. Vigna.

Il sistema di costruzione è quello delle navi più recenti di egual tipo.

Le dimensioni principali sono: lunghezza massima metri 78.00 — larghezza metri 12.72 — immersione media metri 5.12 — spostamento tonnellate 25.33.

La macchina costrutta dalla Casa Penn è a tre cilindri, e può funzionare come macchina ordinaria e come macchina Compound: i generatori sono quattro, capaci di far sviluppare alla macchina una forza di 5000 cavalli, ed imprimere al bastimento una velocità maggiore di quindici miglia all'ora.

Oltre questo mezzo meccanico di propulsione, il *Flavio Gioia* può servirsi della forza del vento, essendo provvisto di un'alberatura completa.

La manovra del timone può farsi a braccia ed a vapore. L'artiglieria consterà di otto cannoni da 15 centimetri di nuovo modello, i quali, quantunque siano di un calibro relativamente piccolo, pur hanno una grande potenza perforatrice, e sono tali da forare piastre di corazzatura di cent. 25, vale a dire quasi tutte le corazzate di antico tipo.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 19 maggio p. p. (*Gazz. Uff.*), la Società inglese, stabilita ad Edimburgo col titolo di *The Gibbas Mining Company Limited*, e col capitale di L. 250,000 diviso in 10,000 azioni da una lira sterlina ciascuna, è abilitata ad operare nel regno, con domicilio presso la miniera di Gibbas in Sardegna (Comune di Villaputzu, prov. di Cagliari), sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo.

Ufficii telegrafici. — Il 2 corrente in Verucchio (provincia di Forlì), il 5 in Cuggiono (provincia di Milano) ed in Esperia (provincia di Caserta) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esposizione internazionale di elettricità a Parigi. — Gli espositori francesi sono già oltre 500, e le nazioni straniere hanno risposto con premura all'invito. La Germania e la Gran Brettagna occuperanno ciascuna oltre mille metri quadrati di superficie; il Belgio più di 800, l'Austria-Ungheria, la Russia, la Svezia, la Norvegia. l'Italia, la Spagna, la Svizzera, i Paesi Bassi, la Danimarca vi figureranno, e fino il Giappone vi sarà rappresentato.

Il giornale *Le Génie Civil* afferma che tra le più belle saranno le sale destinate agli apparati telefonici del sistema Ader, i quali permetteranno ogni sera di udire le rappresentazioni dell'Opera e della *Comédie française.*

In mezzo alla navata sorgerà un faro colossale, circondato da cascate artificiali.

La ferrovia elettrica trasporterà i visitatori dalla piazza della Concordia alla porta Est del Palazzo,

Nuovo motore elettrico. — Un inventore, certo Trouvé, ha trovato un nuovo sistema di motore elettrico, e volle esperimentarlo sulla Senna nei giorni scorsi. Egli lo ha adattato ad un piccolo battello ad elice, che può contenere tre o quattro persone, e ha percorso, dinanzi ad una grande folla, la Senna in compagnia di un areonauta ben noto, Gastone Tissandier. L'esperienza è pienamente riuscita.

Però il Trouvé non è il primo che abbia navigato elettricamente. Fino dal 1840, uno scienzato russo, per nome Jacoby, aveva fatto camminare un battello sulla Neva per mezzo dell'elettricità. Trouvé ha intenzione di ripetere le sue esperienze su più vasta scala, applicando il motore elettrico a battelli di grande portata.

Vapori transatlantici inglesi. — Dopo il *Great Eastern*, il *Servia* è il più grande piroscafo che si conosca. Fu costrutto a Glasgow per la Linea Cunard da Liverpool per Nuova York. Stazza 8500 tonnellate, di cui 6500 per le mercanzie e 1800 pel combustibile, potendo anche imbarcare 1000 tonnellate d'acqua per zavorra. In dimensioni è lungo 530 piedi inglesi (161 metri e 65 centimetri), largo 52 piedi (15 metri e 86 cent.), alto 44 3/4 piedi (13 metri e 65 cent.) La forza nominale della macchina è di 10,500 cavalli. Le caldaie sono sette, con 39 fornelli. L'elice pesa 380 quintali, e l'asse dell'elice 265 quintali, in tutto 645 quintali. Tutto il piroscafo è costrutto d'acciaio, e l'elice d'un acciaio speciale, detto acciaio Vicar.

Il *Servia* ha cinque ponti, e posti per 450 passeggieri di prima classe, 600 di seconda, e 200 uomini d'equipaggio. Tre de' suoi ponti sono d'acciaio coperti di legname di varia qualità. La carena è doppia e di ferro, rendendo così sicuro il piroscafo in caso di naufragio. Lo spessore della chiglia è di 6 pollici e tre quarti (17 cent.). La ribaditura si fa tutta col sistema meccanico Tweed.

Malgrado queste enormi dimensioni, già si annunzia che un'altra Linea fa costruire un piroscafo ancora più grande del *Servia*.

Decesso. — Il 1° corrente, in età di 75 anni, moriva a Londra Enrico Pease, il decano dei direttori ferroviarii del mondo intero. Dall'età di 20 anni, Enrico Pease aveva collaborato con Stephenson e suo padre, Edoardo Pease, alla costruzione delle strade ferrate in Inghilterra e negli altri Stati, e fondò la *Stockton and Darlington Company*, che divenne poi la *North Eastern Railway Company*, di cui fu sempre il direttore.

Nel mentre si occupava di ferrovie, Enrico Pease si occupò pure di molte altre imprese utili, ed anche di politica, poichè sedette alla Camera dei Comuni dal 1857 al 1865, quale rappresentante di South-Durham.

Egli si occupò altresì di orticoltura, ed abbellì notevolmente la sua città natale, Darlington, di cui era sindaco fino dal 1867.

Pubblicazioni. — Dalla Direzione della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un magnifico Album fotografico di quella ferrovia, in formato oblungo ripiegato a lista, elegantemente legato in tela americana impressa a disegno. Sono 26 vedute fotografiche delle principali opere d'arte (ponti e viadotti) e del materiale mobile ivi adottato (locomotive e vetture d'ogni classe); il tutto eseguito assai finamente dal fotografo Achille Mauri di Napoli. Alle dette tavole è premessa pure in bellissima fotografia la pianta topografica della Sicilia, in cui sono tracciate le linee in esercizio od in corso di costruzione.

È una interessante raccolta, che serve a dare una precisa idea delle importanti opere eseguite su quella linea, costrutta, com'è noto, in base al progetto del signor cav. Parato, dalla Impresa Lescanne-Perdoux, nonchè dall'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli per la parte dei ponti in ferro. Il materiale mobile venne eseguito negli Stabilimenti meccanici dei Granili e di Pietrarsa, sui disegni dell'ing. comm. A. Cottrau.

Noi non possiamo che tributar lode alla solerte Società costruttrice, anche per l'accennata sua opportuna pubblicazione.

— Annunciamo pure con piacere la comparsa di un *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente ed anticamente presso tutti i popoli*, compilato dal sig. Angelo Martini, e pubblicato in Torino dal solerte editore E. Loescher.

È un lavoro assai diligente e coscienzioso, fatto da persona molto versata in tali studii, e che viene a riempire una lacuna nel campo delle cognizioni scientifiche più utili e necessarie al vivere civile. Non solo pei negozianti, banchieri ed agenti di cambio, ma eziandio per ingegneri, geometri, notaj, e per tutte le persone che trattano d'affari o leggono libri e giornali, in cui spesso si parla di pesi, misure e monete di sistemi diversi da quello in vigore presso di noi, il *Manuale* del sig. Martini può riescire assai comodo e vantaggioso; e quindi non possiamo non essergli grati della fatica e dello studio da lui sostenuti a tale scopo, augurando che il suo lavoro sia da tutti apprezzato ed incoraggiato come merita, dietro pure il voto emesso da persone competentissime ch'ebbero agio di esaminare tutta l'opera.

Finora non è uscito che il 1° fascicolo, ma l'opera intera consterà di circa 9, di 5 fogli in 8° ciascuno, al prezzo di L. 1.50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero nella scorsa settimana abbastanza fermi ne' corsi avuti nella precedente, ma non così mantennero il favore delle transazioni che ebbero in quella.

Le Azioni Meridionali si aggirarono al 489.50 al 491 nei primi giorni, ed a 490 per ultimo; le Obbligazioni piuttosto offerte a 280 e 279.75; i Boni nominali a 551.

Le Sarde, della serie A, quotate a 280 a 280.25; quelle della serie B, a 283 e 283.50; le nuove, a 278 a 279.25; le Sarde di preferenza, a 219.

Le Palermo-Trapani negoziate scarsamente a 280.75 e 281 in carta; a 286.50 in oro.

Le Meridionali Austriache si aggirarono sul 294 e 294.50; le Monteceneri sul 474; le Pontebbane dal 452 a 453. Le Azioni Ferrovie Romane, richieste a 145 e 150 offerte.

A Parigi, le Azioni Lombarde quotate a 280; le Obbligazioni a 292 e 293; le Vittorio Emanuele a 287; le Azioni Romane a 150, poi a 147; le Obbligazioni a 377.

Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di San Severino Lucano, che dall'abitato di questo Comune raggiunge la borgata Mezzano, della lunghezza di m. 4,815.38, per il presunto importo di L. 77,327.39. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 10,000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione, sopra la risega di fondazione, di due spalle d'appoggio alla travata in ferro del nuovo ponte sul Bormida presso Cortemiglia, ed altri lavori accessorii, per il presunto importo complessivo di L. 34,666.98. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti B. N.

— Sino al mezzodì del 23 detto mese, presso il Municipio di Massa, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione della strada obbligatoria detta della *Bassa Tambura*, che dalla chiesa della Misericordia va al ponte del Forno, della lunghezza di metri 6,335.56, sulla somma di L. 116,931, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Velletri, si terrà un'asta per l'appalto dei restauri alla caserma di S. Francesco in Velletri, per l'importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Procida, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di compimento delle riparazioni alla banchina di levante del porto dell'isola di Procida, in diminuzione della somma di L. 41,002, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2600, nonchè L. 500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 5200, ovvero garanzia solidale bene accetta al Municipio.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare d'Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma ex-Cittadella di Mondovì, per la presunta somma di L. 375,000. Lavori da eseguire entro 700 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 38,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale, che fa parte dello stradale Cuccaro-Sapri (2° tratto), della lunghezza di m. 1804.10, per il presunto importo di L. 137,910.90. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 5000, in moneta metallica o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale, che fa parte del suddetto stradale Cuccaro-Sapri (2° tratto), e propriamente da Sapri fin sotto Policastro, della lunghezza di m. 10,355.84, per il presunto importo di L. 86,751.04. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 5000, in moneta metallica o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte Santa Venere e suoi rami d'accesso, della lunghezza di m. 1321.20, per il presunto importo di L. 44,200.71. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in moneta metallica o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di 2 grandi tettoie metalliche per la Società del gaz di Napoli.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* dell'11 giugno 1881, N. 136.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 1° luglio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° settembre 1876 al 1° marzo 1881 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1881 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 78,850 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,779 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,751 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 66,565 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,092 Obbligazioni serie D 1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 123,620 Obbligazioni serie D 2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 1° luglio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1881 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,604 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,599 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi scadenti il 1° luglio 1881 di N. 35,575 Obbligazioni serie C della Strada Ferrata Asciano-Grosseto, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali*.

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando da 21 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 antim. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo*.

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B e C delle SS. FF. Centrale-Toscana ed Asciano-Grosseto
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0[0)	L.	1.08 (*)	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00[00, più doppio decimo).	»	0.25	0.17	0.28
In tutto . . .	L.	1.33	1.20	2.—
Così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	9.17	6.30	10.50

(*) La riduzione di 2[8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie
C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C delle Strade Ferrate *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie
C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto* di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles*, *Francforte s[M* e *Ginevra*, e per la serie
D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s[M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1º I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2º I Cuponi delle Obbligazioni C D_1 e D_2 delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3º I Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i cui possessori hanno diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento dei Cuponi, e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 10 giugno 1881.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione
dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori e linguе per crociamenti	Chilogr.	**79,500**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide	»	**2,301,500**	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	**286,400**	»
Tornitura e limatura di ferro	»	**6,130**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 giugno 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 31 maggio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Appalto di lavori in muratura ed intonaco nella Stazione di Chiasso.

È aperto il concorso per adire all'appalto dei lavori di scavo, di muratura e d'intonaco del nuovo fabbricato passeggieri da costruirsi in Chiasso, preventivati a circa Fr. 86,000. I tipi ed il Capitolato d'oneri, che formano base dell'appalto, sono ostensibili nell'Ufficio dell'Ingegnere in capo in Lucerna, e le offerte vanno inoltrate all'infrascritta Direzione sino al 15 giugno p. v. Gli aspiranti sono vincolati colle loro offerte sino al 15 luglio 1881. È assolutamente riservata la libera scelta fra gli aspiranti.

Lucerna, 30 maggio 1881.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo
Il Direttore
H. DIETLER.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864 metri quadrati di Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 22 Giugno 1881. N.° 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE MERIDIONALI

Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni approvate con le leggi 21 agosto 1862 e 14 maggio 1865.

Nel nostro numero dell'8 corr. abbiamo riferito il testo della nuova Convenzione conchiusa tra il Governo e la Società delle Ferrovie Meridionali, ed abbiamo accennato all'approvazione della medesima da parte dell'Assemblea generale degli azionisti. Ora riferiamo la Relazione con cui l'on. Ministro dei lavori pubblici la presentò all'approvazione della Camera dei deputati:

SIGNORI! — Con la legge del 21 agosto 1862 e con quella del 14 maggio 1865 si concedeva alla Società delle Ferrovie Meridionali una rete di 1665 chilometri circa di strade ferrate nelle provincie meridionali e di 149 chilometri in Lombardia.

Tutte le linee di quella rete furono man mano costruite ed aperte all'esercizio, ad eccezione della Termoli-Campobasso-Benevento, della lunghezza approssimativa di chilometri 165, e del tronco da Aquila a Rieti, di chilometri 57 circa.

Queste linee invero, comparativamente alla loro importanza ed allo scopo che con esse si doveva raggiungere, presentavano delle gravissime difficoltà, sia in linea tecnica, che economica; di tal che, già dal 1868 entrava nel Governo il concetto di dispensare la Società dalla loro costruzione, riservandosi di provvedervi in quel modo e con quei mezzi che avesse creduto più utili e convenienti.

Note, del resto, sono le cause per le quali ne andò anche soverchiamente ritardata la costruzione di dette ferrovie, avendo formato oggetto di ripetute ed ampie discussioni nei due rami del Parlamento, e specialmente in occasione della memorabile discussione della legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle ferrovie complementari del Regno; cosicchè, con apposita disposizione concretata all'articolo 19 della legge medesima, veniva nuovamente sanzionata ed assicurata la costruzione della linea e del tronco predetto a cura diretta del Governo, qualora la relativa concessione alla Società delle Ferrovie Meridionali avesse dovuto essere revocata o risoluta.

In forza del precitato articolo della legge 29 luglio 1879, venne pertanto imposto al Governo l'obbligo di dare una pronta soluzione alla vecchia e grave questione con la Società delle Ferrovie Meridionali in causa dei patti da essa inadempiuti. Questa però non era la sola questione vertente colla Società stessa, imperocchè parecchie divergenze avevano reso necessario di adire i tribunali, e parecchie altre tenevano da lunga data in sospeso le liquidazioni dei conti delle garanzie chilometriche; oltrecchè gli incagli allo sviluppo del traffico, aventi origine nella così detta *scala mobile* regolatrice della ripartizione dei proventi ferroviarii fra Governo e Società, avevano già da tempo resa manifesta la necessità di speciali stipulazioni con la Società concessionaria.

Per le premesse considerazioni, furono quindi intraprese trattative con la Società stessa, le quali vennero condotte a termine e concretate nella Convenzione stipulata, d'accordo col mio collega delle finanze, il 28 aprile u. s., che ora si sottopone al vostro esame allegata al relativo disegno di legge di approvazione, ed intorno alla quale si esporranno brevemente i criterii, che servirono di base ai nuovi patti ivi intesi.

Nuove costruzioni. — La necessità di regolare con speciali ed opportune modalità la costruzione della linea Termoli-Campobasso-Benevento e del tronco Aquila-Rieti, già riconosciuta dal Governo fino dal 1868 e confermata dagli studii, posteriormente eseguiti dalla Società, trovò la sua consacrazione nella Relazione della Commissione nominata con decreto ministeriale del 25 agosto 1879, allo scopo di studiare e proporre, in esecuzione della legge 29 luglio 1879, n. 5002, le modalità di costruzione delle nuove linee complementari della rete ferroviaria del Regno.

L'esame accuratissimo, al quale si dedicò la Commissione, di tutti i progetti compilati dalla Società per la costruzione della Termoli-Benevento-Campobasso e del tronco Aquila-Rieti, la fece tosto persuasa della convenienza, in linea tecnica ed economica, di modificare in parte le modalità di costruzione stabilite dal Capitolato annesso alla legge di concessione del 21 agosto 1862, sostituendovene

altre che rendessero più facile la esecuzione delle opere, senza nuocere alle buone condizioni dell'esercizio, avuto riguardo alla importanza relativa di quelle linee.

»La necessità di tali modificazioni era anche più evidente pel tronco Termoli-Campobasso; infatti la Società, disperando di riuscire, colle modalità prescritte dall'atto di concessione, ad un progetto tecnicamente ammissibile per la valle del Biferno, erasi appigliata al partito di studiare una nuova linea da Campobasso all'Adriatico, abbandonando detta valle per inoltrarsi invece in quella del Fortore. Ma il Governo, di fronte alle disposizioni precise della legge del 14 maggio 1865, che prescrive tassativamente lo sbocco della nuova linea a Termoli, non poteva accettare una soluzione che trasportava tale sbocco a Chieuti, vale a dire a 20 chilometri al disotto di Termoli, senza esaurire tutti i mezzi atti a dimostrare la impossibilità di fare altrimenti.

La Società fu quindi invitata a fare nuovi studii, i quali ebbero per risultato la presentazione di due progetti, in ciascuno dei quali le modalità di tracciato, prescritte dalla legge di concessione, furono sostituite da altre più appropriate alla natura dei terreni e dei luoghi, ed alla importanza del traffico a cui la nuova linea deve servire.

I due progetti, l'uno a scartamento ordinario e l'altro a scartamento ridotto, ottennero l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma, dal momento che si riconosceva possibile la costruzione della ferrovia a scartamento ordinario, il Governo ritenne di interpretare più correttamente la natura dell'obbligo imposto alla Società dall'atto di concessione, e di meglio servire l'interesse generale della viabilità dello Stato, dando la preferenza al primo degli indicati progetti.

Per queste considerazioni, fu quindi stabilito con la nuova Convenzione che i tronchi da Benevento a Campobasso e da Aquila a Rieti fossero costruiti a scartamento ordinario, ammettendosi per essi il tipo n. 1 proposto nella succitata Relazione 28 novembre 1879 della Commissione creata col ministeriale decreto 25 agosto dello stesso anno; e che il tronco da Termoli a Campobasso fosse pure costruito a scartamento ordinario, ma con trattamento di cui al tipo n. 2 della stessa Relazione.

Considerata poi la linea Rieti-Terni come complemento naturale della ferrovia Pescara-Aquila-Rieti, si reputò conveniente aggiungerla alla concessione della rete meridionale, consentendo le stesse modalità di costruzione della linea Aquila-Rieti.

Relativamente ai due tronchi Aquila-Rieti e Rieti-Terni, occorre di avvertire che nello studio e nella scelta del loro tracciato definitivo si avrà speciale cura di soddisfare ad un tempo alle necessità tecniche ed alle esigenze militari, distribuendo cioè lungo la linea le salite e i tratti pianeggianti, per modo che le forti pendenze, rese indispensabili dalle condizioni locali, non siano di ostacolo ad un buon servizio di trasporti, sia ordinarii, che militari.

Stabilite le modalità di costruzione delle nuove linee, occorreva fissare i termini della loro ultimazione. Considerato quindi che l'obbligo imposto alla Società dall'articolo 5 della Convenzione approvata con la legge 14 maggio 1865, di dare compiuta la linea Termoli-Campobasso-Benevento in 4 anni ed il tronco Aquila-Rieti in 5 anni, fosse poco in armonia collo imperioso bisogno che hanno le provincie di Aquila e del Molise di vedere soddisfatti i loro voti, e che perciò si dovesse affrettare la costruzione, per quanto lo consentiva la natura dei lavori da eseguirsi; si reputò conveniente di ripartire le linee in sezioni, assegnando a ciascuna di esse un termine fisso, entro il quale dovesse essere compiuta, mantenendo i suddetti limiti massimi di tempo soltanto per le sezioni di più difficile costruzione. Tenuto conto poi degli studii e dei lavori già iniziati e di quelli che ancora restano a farsi, si stabilì inoltre che i nuovi termini dovessero decorrere per tutte le linee dal 1° gennaio del corrente anno 1881.

Le difficoltà pur sempre gravi della costruzione dei tronchi da Benevento a Campobasso e da Aquila a Rieti, quantunque ammessi al trattamento speciale del succitato tipo n. 1, e l'obbligo di costruirli entro i termini relativamente ristretti fissati dalla nuova Convenzione; l'aggiunta alla rete sociale del tronco da Rieti a Terni di difficilissima costruzione; e finalmente le maggiori spese d'esercizio derivanti dalle nuove modalità, hanno convinto il Governo che fosse giusto di mantenere a queste linee la stessa misura di sovvenzione di L. 20,500 al chilometro, fissata dai precedenti atti di concessione.

Quanto al tronco Termoli-Campobasso ammesso al trattamento speciale del citato tipo n. 2, sebbene non comuni siano le difficoltà che si presentano per la sua costruzione, tuttavia, considerata l'economia nella spesa dipendente dalla consentita minor larghezza della sede stradale, si convenne di ridurre in proporzione la sovvenzione chilometrica, portandola da L. 20,500 a L. 18,500.

Per tal modo, mentre sonosi vinte le difficoltà finora invocate dalla Società per giustificare il ritardo nello adempimento degli impegni da essa assunti con la precedente Convenzione circa la costruzione della linea Termoli-Campobasso-Benevento e del tronco Aquila-Rieti, adottando, cioè, l'unico temperamento che rende possibile l'impianto di ferrovie in località tanto difficili, il Governo ottiene per la Termoli-Campobasso una rilevante riduzione della sovvenzione chilometrica ed un maggiore avvicinamento delle Stazioni ai centri di popolazione che se ne debbono servire.

Relativamente al tronco di linea Rieti-Terni, essendosi già detto che esso è il completamento della linea Pescara-Aquila-Rieti, l'esercizio non potrebbe quindi esserne utilmente condotto che dalla Società delle Ferrovie Meridionali, concessionaria di quest'ultima linea; epperò torna evidente l'opportunità di affidarne alla Società medesima anche la costruzione.

Ma, oltre, di ciò, siffatta concessione alle pattuite condizioni è in modo indiscutibile conveniente per lo Stato, ed a dimostrarlo valgano le seguenti considerazioni:

Con la legge 29 luglio 1879, la linea Rieti-Terni è stata compresa in quelle di 1ª categoria; e secondo gli studii fatti, il costo di costruzione, che *sarebbe a totale* carico del Governo, rileverebbe, *compreso il materiale* mobile, a L. 13,503,000.

Concedendo invece la suddetta linea alla Società delle Ferrovie Meridionali, siccome si ha fondata ragione di ritenere che il prodotto non potrà in ogni caso essere inferiore a L. 7,000 al chilometro, così il Governo non avrà nella peggiore ipotesi che l'onere annuale di L. 20,500 al chilometro, dall'apertura della linea all'esercizio sino al termine della concessione della rete meridionale, vale a dire per 85 anni. Ora, questa annualità, applicata, pel periodo di tempo suindicato, ai 36 chilometri che costituiscono la lunghezza della linea in parola, corrisponde, nella ragione del cento per sei, alla somma capitale di L. 12,213,000, inferiore di L. 1,290,000 a quella dianzi indicata qualora il Governo ne eseguisse direttamente la costruzione e l'impianto.

Le modalità di costruzione delle linee Termoli-Campobasso-Benevento ed Aquila-Rieti, unitamente alla concessione della Rieti-Terni, di cui sopra si è discorso, formano argomento dei quattro primi articoli della presente Convenzione. Gli articoli 5 e 6 non fanno che richiamare in vigore stipulazioni già contenute nei precedenti atti di concessione, ed hanno per iscopo, l'uno di autorizzare la Società ad aumentare il capitale per metterlo in relazione coi nuovi suoi obblighi, e l'altro di confermare il diritto che già godeva di far entrare in franchigia di dogana i materiali per l'impianto delle nuove linee, che non si possono ottenere ad eque condizioni in paese.

Coll'articolo 7 viene definitivamente stabilito l'obbligo nella Società, da essa fin qui controverso, per la costruzione di nuove Stazioni e fermate, nonchè l'ampliamento e l'ultimazione di altre tuttora incomplete sulle linee in esercizio.

Delle due linee fra Benevento e Termoli, l'una per Foggia già attivata da molti anni, e l'altra per Campobasso attualmente in corso di costruzione, l'esercizio di quest'ultima, per le speciali condizioni altimetriche del suo tracciato, sarà molto più costoso dell'altra. Si è quindi creduto conveniente di stabilire con l'articolo 8, che il movimento fra il Tirreno e l'Adriatico al disopra di Termoli possa continuare sulla linea da Benevento a Termoli per Foggia;

ed il tronco da Termoli a Campobasso, limitato al puro movimento locale, possa essere convenientemente esercitato con servizio economico proporzionato alla presunta importanza del traffico.

In quanto alla misura della sovvenzione, di cui sopra si è fatto cenno per le linee Benevento-Campobasso, Aquila-Rieti-Terni e Termoli-Campobasso, trovasi concretata nella disposizione dell'articolo 9.

Modificazioni alla scala mobile. — La legge del 21 agosto 1862 stabiliva a favore della Società una garanzia lorda di L. 29,000 per chilometro. Questa forma di garanzia metteva in opposizione l'interesse pubblico con quello della Società, i cui beneflzii sarebbero scemati in proporzione dell'incremento del traffico. Si pensò pertanto fino dai primi anni della concessione ad altra formola, la quale conciliasse i due interessi, e si convenne di staccare la parte di garanzia più specialmente attribuita al servizio del capitale di costruzione dall'altra parte destinata a coprire le spese di esercizio.

Il nuovo patto fu sanzionato colla legge del 14 maggio 1865, quando cioè, le linee fruttavano mediamente L. 70,000 per chilometro. Questo introito fu per intero accordato alla Società in rimborso delle spese d'esercizio, e vi fu aggiunta una sovvenzione di L. 20,500 pel servizio del capitale; e così in tutto L. 27,500.

Con questo nuovo sistema, nel momento in cui fu applicato, la Società concessionaria veniva bensì a perdere L. 1500 per chilometro, inquantochè la sua garanzia da L. 29,000 riducevasi a L. 27,500; ma ne veniva, d'altra parte, compensata colla possibilità di raggiungere, fra sovvenzione e prodotti dell'esercizio, L. 31,500 per chilometro, mediante il patto secondo il quale i prodotti da L. 7001 a L. 15,000 per chilometro, si sarebbero divisi in parti eguali col Governo. Per tal modo, si metteva la Società in condizione di passare colla sua industia da lire 27,500 di garanzia a L. 31,500, ed il Governo non si allontanava, in media, dalla garanzia stabilita colla primitiva concessione.

Le cose procedettero senza inconvenienti fino a tanto che l'anzidetto prodotto massimo di L. 15,000 non fu raggiunto. Era opinione molto accreditata che questo massimo prodotto non sarebbesi ottenuto se non dopo lunga serie d'anni; e forse i fatti l'avrebbero confermata, se si fossero mantenute intatte le tariffe dell'atto di concessione; ma, ribassate queste, il traffico si sviluppò rapidamente, e gli introiti raggiunsero in pochissimi anni il limite di lire 15,000, oltre il quale tutti i prodotti dovevano appartenere allo Stato, restando pur sempre alla Società il peso di provvedere alle relative spese d'esercizio.

Dal giorno in cui il prodotto di L. 15,000 fu raggiunto, cioè dal 1873 in poi, la Società, conscia dei pericoli ai quali si trovava esposta coll'aumentare del proprio traffico, chiese ripetutamente una modificazione ai patti contrattuali; ma le successive trattative, che condussero alle Convenzioni del 22 aprile 1874, 15 febbraio 1876 e 20 novembre 1877, facendo sempre ritenere imminente un riordinamento della rete ferroviaria italiana, impedirono che le domande della Società venissero prese in esame.

Se non che, in esecuzione dell'articolo 19 della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie, il Governo avendo ordinato alla Società di ultimare la propria rete, ed avendo riconosciuta la necessità di modificare per le nuove linee di Aquila-Rieti e di Termoli-Benevento le modalità di costruzione prescritte dall'atto di concessione, credette giunto il momento di discutere anche la rinnovata domanda della Società per una revisione dei patti dell'esercizio, inquantocchè tale domanda era corredata da ragioni, delle quali sembrava giusto non disconoscere la importanza.

La Società, appoggiandosi al disposto dello articolo 272 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, sosteneva il suo diritto di tornare alle tariffe dell'atto di concessione. Dichiarava d'avere acconsentito, nell'interesse pubblico, più che nel proprio, a ribassare le tariffe di trasporto ed a mantenerle tali fino a tanto che il Governo, procrastinando il compimento della rete, le dava modo di favorire, senza troppo suo scapito, lo sviluppo del traffico. Ma, richiamata alla esatta osservanza dei suoi obblighi, e dovendo iniziare senza ulteriore ritardo le nuove costruzioni, la Società credette di insistere per rientrare nel pieno godimento dei diritti a lei spettanti in virtù dell'atto di concessione.

Al punto a cui le cose erano condotte, un conflitto sarebbe stato inevitabile: conflitto che, anche quando fosse riuscito favorevole al Governo, non avrebbe avuto altro risultato tranne quello di negare alla Società il diritto di fare ritorno alle tariffe dell'atto di concessione. Per tal modo, colpita la Società nei suoi interessi, non sarebbesi prestata a quei rimaneggiamenti di tariffa che il progresso economico del paese imperiosamente richiede, e che non si possono senza grave iattura più oltre ritardare.

Si convenne dunque d'inserire fra gli altri patti della nuova Convenzione anche quello riguardante la modificazione della *scala mobile*, ossia, del sistema di riparto dei prodotti dell'esercizio fra Governo e Società; e dopo lunghe trattative, si cadde finalmente d'accordo sul patto di cui all'articolo 10, col quale si stabilisce che, mantenuta intatta l'attuale ripartizione dei prodotti lordi fra Governo e Società fino a L. 15,000 per chilometro, ogni maggiore prodotto sarà diviso nella ragione del 40 per cento al Governo e del 60 per cento alla Società.

A giustificare la pattuita formola di riparto, occorre anzitutto avvertire che il prodotto massimo previsto dall'atto di concessione essendo quello di L. 15,000, nello impianto delle Stazioni e nelle provviste del materiale d'esercizio tutto doveva essere preordinato per raggiungere quel prodotto.

Superando il traffico questo limite, necessariamente occorre di aumentare la dotazioce di mateziale mobile e di ampliare le Stazioni. Epperò, dal prodotto eccedente le L. 15,000 devesi prelevare, non solo le spese di esercizio, ma anche l'interesse del capitale necessario per la provvista del nuovo materiale mobile, per l'aggiunta di nuove Stazioni specificate nella Convenzione, per gli ampliamenti delle esistenti, ed anche perchè la Società resti sempre interessata allo sviluppò del traffico.

Si calcolarono quindi le spese ordinarie di esercizio al 50 per cento del maggiore introito, e le altre per interesse del capitale sopra indicato in ragione del 10 per cento dello stesso maggiore introito, e si formò così il coefficiente del 60 per cento accordato alla Società.

La partecipazione del 50 per cento ai prodotti dello esercizio eccedenti le L. 15,000 per chilometro, che ora sarebbe concordata colla Società in rimborso delle spese di esercizio, risulterebbe per lo Stato, nei rispetti finanziarii, pressochè conforme a quella stipulata colla Convenzione del 20 novembre 1877.

Diffatti, coll'articolo 7 di questa si accordava allo esercente il 58 per cento dei prodotti eccedenti quello normale di 150 milioni, sul quale si prelevava il canone di 45 milioni. Detraendo quanto veniva assegnato alla Società per averla addossati degli obblighi speciali, e particolarmente poi per compensarla delle perdite eventuali derivanti dallo esercizio delle linee private, giusta il disposto degli articoli 60 e seguenti del Capitolato annesso alla predetta Convenzione, restava alla Società, in rimborso delle spese di esercizio, una compartecipazione di circa il 50 per cento dei maggiori introiti oltre il limite normale succitato.

Sarebbe però, con la Convenzione del 20 novembre 1877, rimasta a carico dello Stato la spesa capitale per gli aumenti di materiale mobile e per gli ampliamenti delle Stazioni e miglioramenti delle linee, che ora restano a carico totale della Società, e che vengono calcolate, come sopra si è detto, nella misura del 10 per cento dei prodotti.

(*Continua*)

FERROVIE VENETE COMPLEMENTARI

Il Consiglio provinciale di Venezia, nella straordinaria seduta del 18 corr., discusse finalmente la grave questione delle ferrovie venete complementari, in relazione alle proposte fatte dalla Società Veneta per imprese e costruzioni e dal cav. Cesare Trezza, di cui si è diffusamente parlato nei nostri numeri del 19 e 26 gennaio e 2 febbraio a. c.

All'adunanza, presieduta dal Prefetto e presenti 36 consiglieri, fu data anzitutto lettura della elaborata Relazione dell'avv. Diena, relatore della Commissione ferroviaria, composta, oltre di lui, dei cons. Collotta, Fornoni, Bembo e Brusomini.

Tale Relazione si chiudeva proponendo il seguente ordine del giorno:

« Udita la Relazione della Commissione ferroviaria nominata giusta deliberazione consigliare del giorno 29 gennaio p. p., il Consiglio provinciale di Venezia

« Delibera:

« I. Di chiedere al Governo del Re la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia Venezia-Murano-Mazzorbo-S. Donà-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, a termini della legge 29 giugno 1873, N. 1475, confermata dall'art. 7 della legge 5 giugno 1881, N. 240, e ciò in sostituzione della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro indicata al N. 10, e della linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona indicata al N. 36 della tabella C annessa alla legge 29 luglio 1879.

« II. Di chiedere al Governo uno speciale concorso per 35 anni per la costruzione di un ponte metallico da Venezia per Murano a Mazzorbo.

« III. Di chiedere la concessione della costruzione ed esercizio delle altre ferrovie seguenti, e cioè:

a) Portogruaro-Latisana;

b) Mestre-Piove-Cavarzere-Adria, con diramazione da Villa del Bosco a Brondolo;

c) Mestre-Noale-Camposampiero,

e ciò a termini dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879, e dell'art. 5 della legge 5 giugno 1881.

« IV. Il Consiglio incarica . . . . di tutte le pratiche necessarie per ottenere dagli enti cointeressati nelle suddette linee, tali concorsi pei quali l'onere che dovrà gravare la Provincia di Venezia non sia superiore alla somma di L. 250 mila per 35 anni.

« V. Viene incaricata . . . . di procedere ad ogni trattativa ed accordo per la costruzione ed esercizio delle suddette linee, con questo che non deva mai essere superata per tutte insieme la detta annualità ».

Quindi, a nome della minoranza della Commissione ferroviaria, il cons. *Sicher* lesse pure una Relazione, la quale si concretava col seguente ordine del giorno:

« Udita la Relazione della minoranza della Commissione, il Consiglio delibera:

« 1. Di autorizzare la Deputazione provinciale: a provvedere al pagamento delle somme richieste dal Ministero del Tesoro in ordine alla consigliare del 7 novembre 1879, che si modifica per ciò in quanto occorra, mediante una operazione economica complessa, la quale basti anche a far fronte alle somme che il Governo potesse esigere per le due linee Mestre-S. Donà-Portogruaro ed Adria-Chioggia nel venturo esercizio, purchè il tasso degli interessi non superi l'aumento 5 per cento colle spese e tasse a carico della Provincia, e coll'ammortamento in non meno di 35 annualità.

« 2. A convenire in via definitiva colla Provincia di Udine sul di essa concorso, per un quarto almeno sul complessivo concorso delle Provincie interessate, per le linee Porto-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

« 3. A chiedere quindi al Governo col mezzo della Deputazione provinciale, sia col desiderato concorso della Provincia di Udine, sia, in difetto, assumendo a carico della Provincia di Venezia i due terzi del contributo a sensi dell'art. 6 della legge del 1879, la costruzione delle due linee anzidette.

« 4. A perfezionare gli studii delle proposte, e le pratiche e gli eventuali preliminari accordi per l'anticipata e più sollecita costruzione della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, nonchè, per la costruzione di eventuali linee di abbreviamento al valico della Pontebba, o di complemento alla rete ferroviaria del Veneto, riservata su questo proposito ogni altra deliberazione a quando la Commissione si ripresenti al Consiglio coll'esito dei propri studii, e coi conchiusi accordi, tanto in via tecnica, quanto in via economica, definitivi e completi.

« SICHER — MOCENIGO — BERTOLINI ».

Finalmente il cons. *Sola* lesse la Relazione sul secondo argomento posto all'ordine del giorno nei seguenti termini, e che si volle abbinare al precedente:

« Invito del Ministero del Tesoro a versare la quota di anticipazione deliberata dal Consiglio provinciale nella seduta 9 settembre 1879 per la preferenza nella esecuzione delle linee ferroviarie Mestre-S. Donà-Portogruaro ed Adria-Chioggia, e deliberazioni successive ».

Ora ecco riassunto l'esito della importante discussione sulle dette proposte:

Non accettata la mozione sospensiva proposta dal cons. *Barrera*, parlarono contro la proposta della maggioranza i consiglieri *Saccardo*, *Mocenigo* e *Sicher*.

Pro e contro il cons. *Contin*, dichiarando però che avrebbe votato colla maggioranza.

In favore i cons. *Fiori*, *Bembo* e *Diena*.

Procedutosi alla votazione sull'ordine del giorno proposto dalla maggioranza, il I articolo veniva approvato per appello nominale con 26 voti favorevoli, 8 contrarii, e una astensione.

Il II. articolo venne approvato per alzata e seduta.

Il III. articolo, lettera *a*, venne pure approvato per alzata e seduta.

Il III. articolo, lettera *b*, approvato per appello nominale con 26 voti favorevoli contro 8 contrarii.

Al III. articolo, lettera *c*, è proposta dal cons. *Fornoni* la variante: ovvero Mestre-Noale-Castelfranco, e l'articolo con questa aggiunta venne approvato per alzata e seduta.

Al IV articolo, il cons. *Donà dalle Rose* propose, e venne accettato, che l'incarico ivi designato sia dato alla Deputazione provinciale; dopo di che, l'articolo fu approvato.

E così approvato colla stessa aggiunta l'articolo V, venne finalmente approvato per alzata e seduta il complesso dell'ordine del giorno della maggioranza.

Successivamente venne approvata la seguente aggiunta all'ordine del giorno della maggioranza, in evasione della Relazione preletta del deputato *Sola*:

« Il Consiglio delibera:

« I. Di autorizzare la Deputazione provinciale a procurare i fondi necessarii pel pagamento delle lire 106,439.34, che devono essere versate entro il corrente mese, per la linea Adria-Chiogga, e per le due altre rate scadibili al 1° luglio e al 1.° ottobre p. v., per un anno, coll'interesse non superiore al 5 p. 0/0, in ragion d'anno, salvo di proporre un'operazione finanziaria pel pagamento, tanto della suddetta somma, quanto per quelle occorribili per l'anno venturo, da assoggettarsi al Consiglio per la sua approvazione.

« II. Di sospendere il pagamento delle maggiori somme domandate per la linea Portogruaro, fino a che sia deliberato dal Governo sulle deliberazioni prese dal Consiglio nella odierna seduta.

« SOLA — DIENA — FIORI ».

La prima parte fu approvata per alzata e seduta; la seconda per appello nominale con 26 voti favorevoli, 7 negativi, ed una astensione.

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

Signori,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Strada ferrata del Gottardo il *Nono Rapporto di gestione* per l'esercizio 1880 (*).

I. *Basi dell'impresa.*

A tenore dell'art. 5 del trattato internazionale del 23 dicembre 1872 tra la Svizzera e l'Italia, riguardante il raccordo a Chiasso ed a Pino (Luino) della ferrovia del Gottardo colla rete italiana, le condizioni nelle quali l'esercizio deve farsi nelle Stazioni comuni, lo scambio di locomotive, e l'utilizzazione di tronchi e di Stazioni dell'una e dell'altra Compagnia, devono esser determinate da una Convenzione speciale tra le due Compagnie.

Come sapete, la Convenzione relativa all'esercizio della Stazione internazionale di Chiasso è stata conchiusa il 9 giugno 1876 tra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e noi, secondo il modo indicato nel nostro Rapporto annuale del 1876; non ci rimane dunque se non di accennare che, mentre la costruzione di questa Stazione non era finora che provvisoria ed appropriata ai bisogni del momento, è ora avvenuto un accordo sulla *costruzione definitiva della Stazione internazionale di Chiasso* pel traffico diretto della ferrovia del Gottardo.

Come vi abbiamo detto nell'ultimo nostro Rapporto di gestione, vennero prese, sino dal 1879, le prime disposizioni necessarie per giungere pure, tra le due Amministrazioni, ad un accordo intorno alla *costruzione ed all'esercizio della Stazione internazionale di Luino.* Le trattative all'uopo continuarono durante l'anno, ma non sono ancora compiute. Questo ritardo dipende soprattutto dal fatto, che pel prolungamento della linea, a partire da Luino sino al raccordo colla rete italiana già costruita, esistevano parecchi progetti, alcuni dei quali dovevano passare per Laveno lungo il lago, gli altri per la Val Cuvia; e che la decisione relativa a tale questione di tracciato non era stata presa che verso la fine dell'anno, e in definitiva a favore della linea del lago:

Siccome questo ritardo nella scelta del tracciato da Luino al raccordo colla rete italiana faceva dubitare che fosse ancora possibile di aprire all'esercizio, entro il termine previsto dal trattato, il tronco italiano di raccordo, che presenta serie difficoltà di costruzione, così il Consiglio federale svizzero si vide costretto, dopo averci consultato, di dichiarare al Governo italiano che la Svizzera si conformerebbe esattamente all'obbligo che le incombe, di eseguire cioè nel tempo voluto, ed a termini del trattato, la ferrovia del Gottardo sino al confine italiano; e ch'esso declina ogni responsabilità pel caso che, in seguito al non compimento del tronco italiano di raccordo, la linea del Gottardo non potesse essere aperta all'esercizio pel 1° luglio 1882. L'Italia, dal suo canto, diede l'assicurazione che anche per questo tronco essa credeva d'essere in grado di osservare il termine di compimento stabilito dalla Convenzione addizionale del 12 marzo 1878.

Dietro iniziativa del Consiglio municipale lucernese, gli alti Governi di Lucerna e di Berna hanno domandato, con lettera del 3|5 e 12|14 maggio 1880, che la Società della ferrovia del Gottardo voglia intraprendere sin d'ora la *costruzione della linea Lucerna-Küssnacht-Immensee*, la cui esecuzione è stata aggiornata coll'art. 3 della Convenzione addizionale internazionale del 12 marzo 1878. In appoggio della loro domanda, essi affermavano che la Società della ferrovia del Gottardo, in seguito ad offerte concernenti la formazione del necessario capitale di costruzione, trovasi in grado di fornire una giustificazione finanziaria per la costruzione della detta linea, e di eseguirla senza essere costretta a toccare in modo alcuno i fondi destinati alla linea principale Immensee-Pino, e che quindi essa era obbligata, in virtù dell'alinea 4 dell'art. 3 della Convenzione addizionale suindicata, a procedere senza ritardo alla costruzione della linea Lucerna-Küssnacht-Immensee.

Considerata l'importanza della questione, la Direzione, allo scopo di avere una base sicura per la decisione da prendere a tale proposito dagli organi della Società, si credeste in obbligo di raccogliere dati esatti sul costo della costruzione, sul traffico probabile, e sui prodotti, nonchè sulle spese d'esercizio della linea Lucerna-Küssnacht-Immensee, confrontati con quelli della linea per Rothkreuz.

Tuttavia essa credette suo dovere, anche prima del compimento di questo lavoro, di far conoscere lo stato delle cose al Consiglio d'amministrazione; il quale nella sua seduta del 26 maggio incaricò una Commissione, composta del presidente del Consiglio stesso, di due membri svizzeri, di due tedeschi e di due italiani, di esaminare la questione pendente e di darne parere. Dopo che la Direzione ebbe presentato a questa Commissione il proprio Rapporto relativo, il Consiglio d'amministrazione, approvando le proposte di quest'ultima, prese il 23 ottobre la seguente deliberazione:

1° La Direzione è invitata ad informare il Consiglio federale svizzero delle istanze dei Governi dei Cantoni di Lucerna e di Berna del 3|5 e 12|14 maggio 1880; e riferendosi all'art. 7 del decreto federale del 4 luglio 1879 concernente gli obblighi della Società del Gottardo di fronte alla Confederazione, nonchè alle offerte di costruzione già fatte, notificare al Consiglio federale di essere disposta ad entrare, sotto la sua direzione, in trattative cogli alti Governi suindicati, per giungere, se è possibile, ad un accordo sull'epoca e sulle condizioni della costruzione della linea Lucerna-Küssnacht-Immensee.

2° La Direzione è autorizzata a dichiarare, nel corso di queste trattative, che il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo è pronto a proporre all'Assemblea generale degli azionisti l'immediata attuazione della costruzione della linea diretta Lucerna-Immensee, con una Stazione di passaggio all'Untergrund, da erigere, d'accordo colle altre Amministrazioni interessate, in quanto i Governi ed i Comuni partecipanti od altri Circoli interessati forniscano, per un tempo ancora da determinarsi, una garanzia che valga a coprire il *deficit* eventuale nell'esercizio della linea diretta, compresi gl'interessi del capitale di costruzione. In questo caso, sarà tenuto un conto speciale per le spese di costruzione e di esercizio della linea Immensee-Küssnacht-Lucerna. Nella determinazione delle spese d'esercizio di questo tronco, si porteranno in conto le parti relative alle spese d'esercizio delle Stazioni teste di linea di Lucerna e d'Immensee, nonchè alle spese dell'Amministrazione generale, della manutenzione e rinnovazione del materiale di esercizio. Nel caso in cui l'esercizio della linea Immensee-Küssnacht-Lucerna presentasse nei primi anni un *deficit* e più tardi un aumento, sarà prima preso su questo ciò che occorre per rimborsare le somme versate dai garanti. La contabilità dell'esercizio sarà tenuta in modo speciale sino al completo rimborso delle somme fornite dai garanti.

La Direzione fece conoscere tale decisione del Consiglio d'amministrazione al Consiglio federale svizzero, dichiarando nello stesso tempo ch'essa era disposta, se si desiderava, ad entrare, sotto la sua direzione e su codeste basi, in trattative coi detti Governi, e ne riformò pure questi ultimi.

Finora nessuna trattazione ebbe luogo a tale proposito.

Subito dopo il ricevimento delle istanze dei Governi di Lucerna e di Berna, noi abbiamo fatto valutare anche le spese di costruzione della linea Zug-Goldau, nello stesso modo ch'erasi fatto per quella Immensee-Lucerna; e noi abbiamo rimesso, dietro sua domanda, al Comitato d'iniziativa per la linea Thalweil-Zug-Goldau, la perizia con tutti i piani dei progetti relativi alla linea Zug-Arth, ossia Zug-Goldau. Non abbiamo poi avuto occasione di occuparci più oltre

(*) Per l'Ottavo Rapporto, vedi *Monitore* dell'11 agosto 1880 e seguenti. (La Red.)

di questa linea, dacchè non ci fu indirizzata, nè una domanda di esecuzione immediata, nè una offerta qualunque per l'aggidicazione dei lavori o per la formazione del capitale necessario per questi. Del resto, noi siamo d'avviso che la linea Zug-Goldan dev'esser trattata secondo gli stessi principii di quella di Lucerna-Immensee, e non abbiamo mancato di esprimerci in questo senso verso il Consiglio federale.

II. Estensione dell'impresa.

Le trattative per la determinazione, mediante Convenzione, delle prescrizioni particolareggiate comprese nelle disposizioni stabilite in massima dal protocollo della Conferenza di Berna del 6 ottobre 1877 (disposizioni concernenti l'*uso esclusivo, da parte della Ferrovia del Gottardo, della linea Immensee-Rothkrenz*, e *l'uso comune della linea Immensee-Rothkrenz-Lucerna*, *nonchè della Stazione di Lucerna)*, furono terminate. E le Convenzioni conchiuse tra le Amministrazioni partecipanti comprendono, fra le altre, le disposizioni essenziali seguenti:

I. *Convenzione relativa all'affittanza della linea Immensee-Rothkrenz alla Società della ferrovia del Gottardo.*

La Compagnia della ferrovia del Nord-Est Svizzero e quella del Centrale-Svizzero, nella loro qualità di proprietarii della ferrovia Sud-Argovia, rimettono, in base delle concessioni relative e delle disposizioni del protocollo di Berna del 6 ottobre 1877, l'esercizio e l'amministrazione del tronco Immensee-Rothkreuz alla Compagnia della ferrovia del Gottardo, e questa prende a suo carico il detto esercizio in connessione colla linea Immensee-Pino, ossia Immensee-Chiasso. Incaricandosi di tale asercizio, la Compagnia del Gottardo acquista i seguenti diritti:

1°. L'uso esclusivo di questa linea per la circolazione de' suoi treni e del suo personale, in conformità agli orarii da essa stabiliti; 2° il diritto di prelevazione di tutti i prodotti dei trasporti diretti o indiretti, mediante l'applicazione delle proprie tariffe e dei regolamenti di trasporto, però nei limiti delle disposizioni della concessione per la ferrovia Sud-Argovia, e nel senso che codesto tronco sarà (fuorchè nella costruzione e nella ripartizione delle tasse, in quanto le prescrizioni del protocollo di Berna del 6 ottobre 1877 non debbano esser modificate) sarà trattato nello stesso modo che se fosse esercitato come parte integrante della ferrovia Sud-Argovia; 3°. il diritto di prelevazione di tutti gli altri redditi provenienti dall'amministrazione del tronco.

(*Continua*)

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, la mattina del 16 corr. venne completamente riattivato il servizio sulla linea Torino-Modane, essendosi potuto il giorno innanzi ultimare il ristabilimento provvisorio della galleria della Combetta.

Nel dare quell'annuncio all'ultimo momento della tiratura del giornale, non abbiamo potuto, com'era nostro desiderio, aggiungere maggiori ragguagli sul compimento di quegl'importanti lavori; ma non manchiamo di farlo adesso, sicuri di far cosa gradita ai nostri lettori.

La qualità dei lavori che in quel tratto si dovettero eseguire dall'Amministrazione ferroviaria per riaprire la linea interrotta, e la prontezza ed alacrità con cui furono intrapresi ed ultimati, meritano certo una speciale menzione.

E primieramente devesi ricordare come la frana sia stata causata dall'essersi improvvisamente prodotta una lavina in un punto dove nessun indizio era mai apparso a preannunciare qualsiasi movimento. L'assoluta assenza di acque d'infiltrazione in tutta la massa rovinata e l'orientazione stessa del piano di rottura, che fu constatato normale a quello di stratificazione della roccia, rendono plausibile, in merito alle cause che la occasionarono, una sola ipotesi. Cioè che acque avventizie di pioggia o neve siansi nel passato autunno raccolte in meati accidentalmente esistenti nella massa del giacimento roccioso, e che quivi rimaste per mancanza di scolo, siansi congelate durante l'inverno, rompendo le pareti delle intercapedini in modo che la primitiva posizione dei materiali si mantenesse per qualche tempo invariata, solo per la cementazione artificiale formata dal ghiaccio.

Nei giorni 8 e 9 di maggio essendosi poi prodotto un repentino rialzo di temperatura, ne avvenne un disgelo improvviso, e quindi lo smottamento di tutto il banco roccioso, già precedentemente smosso, il quale travolse nella sua ruina, per un tratto di circa 30 metri, l'imbocco ovest della galleria della Combetta.

Il totale della materia caduta si può valutare a circa 30 mila metri cubi; ed è quindi agevole l'immaginarsi quanto faticoso si presentasse lo sgombero ed arduo l'impegno di ristabilire prontamente in quel punto, anche solo in via provvisoria, l'esercizio della linea.

Riconosciutosi dapprima che la sua riapertura al transito dei treni avrebbe reso necessario il lavoro per lo meno di un mese, si provvide alla costruzione di una comoda strada di trasbordo pei viaggiatori, la quale fu ricavata sul fianco della montagna e sulla sede stessa della frana.

Successivamente si pose mano alla costruzione di una robusta galleria provvisoria in legname sulla sede di quella scomparsa, e si adottò per essa un tipo di armature consimile a quello ch'erasi già felicemente sperimentato nel 1873 nella frana dei Giovi, e nel 1876 nella ricostruzione del raccordamento nord della galleria del Fréjus.

Ma la posizione di tali armature sul posto fu opera laboriosissima, dovendo gli escavi esser eseguiti nel cuore della frana, la quale, perchè recentissima, si comportava in certo modo come una massa liquida, senza ombra di consistenza o stabilità; laonde accadde spesso di veder distrutta una parte dell'escavo già fatto.

Il lavoro fu attaccato in due punti: uno dall'interno della galleria, ove si procedeva come per una galleria nuova, cioè con cunicolo di avanzamento in calotta, allargamento e strozzo; l'altro dall'esterno, dove si prese a sbancare la frana sulla sede della galleria scomparsa. Il primo attacco avanzò lento, ma sicuro; non così il secondo, che fu notevolmente ritardato da nuovi scoscendimenti, i quali misero più volte in timore per la sicurezza degli stessi operaj.

Il lavoro proseguì indefesso giorno e notte per oltre un mese, sotto la direzione di quell'egregio ingegnere ch'è il cav. Alessandro Bozzi, capo della 1.a Divisione Manutenzione e lavori, il quale, non curando il grave disagio, rimase pressochè costantemente sul luogo, occupandosi personalmente dei relativi progetti, improvvisati ed eseguiti di mano in mano che si sviluppavano i lavori, nella cui esecuzione era poi efficacemente coadiuvato dagl'ingegneri Micheletti e Candellero e secondato da tutto il personale relativo,

Compiuta così il 15 corr. la suddetta riparazione provvisoria, potè il 16 essere rattivato il regolare servizio della linea, quale sarà mantenuto sino al compimento dei lavori di restauro definitivo, a cui si dà mano senza dilazione.

><

Da informazioni ora pervenuteci, ci consta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto per l'impianto d'una nuova Stazione ad Arbavola, fra Pisa e Torre del Lago, impianto resosi necessario per la maggiore regolarità e sicurezza del servizio, in seguito all'ognor crescente movimento che si riscontra sulla linea Genova-Pisa.

Sappiamo inoltre che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, dietro tale approvazione, ha già disposto affinchè senz'altro venga dato mano alle pratiche per l'appalto dei relativi lavori.

><

Ci scrivono da Firenze che i funzionarii delle Amministrazioni ferroviarie incaricati dello studio di unificazione delle tariffe in servizio cumulativo italiano, stanno occupandosi attivamente pel disempegno del mandato loro affidato. Tuttavia quello studio ha fin da ora messe in evidenza le grandi difficoltà che si devono superare, più specialmente per l'applicazione del principio dell'addizionamento delle distanze, il quale naturalmente porta con sè l'unificazione di tutte le tariffe.

Per queste serie difficoltà, e non ostante il buon volere dei delegati, non è dato prevedere l'epoca in cui potranno essere presentate al Governo concrete proposte.

><

Nella scorsa settimana ebbe luogo in Firenze una riunione dei delegati delle Ferrovie, allo scopo di prendere i concerti definitivi per l'attuazione della nuova tariffa delle derrate alimentari.

Sappiamo che nella detta riunione venne concertato lo schema di avviso al pubblico, nonchè le istruzioni da impartirsi al personale delle Stazioni. Si ritiene che l'applicazione della nuova tariffa debba aver luogo il 1° del prossimo luglio (V. le *Notizie ferr. ital.*).

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla sanzione governativa una proposta di aggiunte e modificazioni al regolamento-tariffe, in vigore sulle linee Meridionali e Calabresi, rese necessarie dal possibile uso di vagoni da 12 tonnellate.

><

L'Amministrazione predetta, d'accordo con quella delle Romane, ha convenuto la pubblicazione nelle sale d'aspetto e nelle vetture di un avviso stampato in quattro lingue, allo scopo di porre in avvertenza i viaggiatori che l'Amministrazione ferroviaria non assume garanzia per il numerario, le carte di valori, e gli oggetti preziosi rinchiusi nei bagagli, quando all'atto della consegna non siano stati specialmente dichiarati per l'assicurazione. Coll'avviso predetto si consigliano inoltre i viaggiatori ad ammagliare i loro bagagli.

><

Sappiamo che l'Amministrazione dell'Alta Italia ha così aggiudicata la fornitura di carbone grosso inglese, per la quale fu tenuta la gara il 30 maggio ultimo scorso:

9000 tonnellate, destinate al porto di Savona, alla Ditta Tredegar Iron e Coal Comp. di Tredegar, al prezzo di fr. 27.98 la tonnellata: e 9000 tonn., destinate al porto di Genova, alla Ditta Cory Brothers e Comp. di Cardiff, al prezzo di fr. 27.70 la tonnellata.

Parimenti ha così deliberata la provvista di carbone minuto inglese, di cui pure nella gara del 30 maggio:

9000 tonn., destinate a Savona, alla Ditta Pyman Watson e Comp. di Cardiff, al prezzo di fr. 23.10 la tonn.; e 9000 tonn., destinate a Genova, alla Ditta Cory Brothers e Comp. di Cardiff, al prezzo di fr. 22.49 la tonnellata.

><

Il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia approvò l'attuazione interinale di due treni notturni, facoltativi pel trasporto di bozzoli sulla linea Rovato-Lecco.

Lo stesso Consiglio ha sottoposto al Ministro dei lavori pubblici lo schema della Convenzione da stipularsi colla Concessionaria della ferrovia Bergamo-Valle Seriana per l'innesto di questa linea colla Stazione di Bergamo.

><

Veniamo informati essere intendimento della Direzione generale delle poste di prendere quanto prima opportuni concerti colle Amministrazioni ferroviarie per determinare quali treni saranno adoperati pel servizio dei piccoli pacchi, ed i mezzi coi quali provvedere ai necessari trasporti.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge del 29 luglio 1879 n. 5002.

15 *giugno* — Fatali per l'appalto del tronco Ferrara-Argenta, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente deliberato al sig. Antonio Muratori (deliberatario provvisorio) per L. 2,321,222.10, ossia col ribasso del 18.81 0[0 sulla somma di appalto.

17 *giugno* — Fatali per l'appalto della intera linea da Foggia per Manfredonia — Deliberato provvisoriamente al sig. Dramis Attanasio per L. 1,346,538.92, ossia col ribasso del 5 0[0 sulla somma del primo deliberamento L'asta definitiva è fissata pel 7 del prossimo luglio.

17 *giugno* — Primo incanto per l'appalto del tronco Robbio-Vercelli, della linea Vercelli-Mortara-Broni — Deliberato provvisoriamente al sig. Isola Luigi per la somma di L. 904,135, ossia col ribasso del 14.30 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 7 luglio prossimo.

17 *giugno* — Primo incanto per l'appalto del tronco Groppello-Garlasco, della linea predetta — L'appalto essendo andato deserto, si ripeteranno gli incanti il 1° del prossimo luglio.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 18 giugno corrente mese in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto per l'impianto di una cava di massi all'imbocco della galleria Carvotto nel chilometro 73 della ferrovia Metaponto-Potenza;

Un progetto per l'ampliamento di piani caricatori, binarii e piazzali pel servizio merci nella Stazione ferroviaria di Avellino;

Due progetti per opere di difesa a sponda destra del Tevere, fra i chilometri 66-68 e 71-72 della ferrovia Roma-Orte:

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale da Pinerolo a Cavour, in provincia di Torino. (V. *Notizie ferr. ital.*)

Fu pure approvato in massima un progetto per una ferrovia economica da Arezzo a Stia.

Ecco le informazioni che abbiamo promesso di dare in ordine ai progetti dei due tronchi delle linee ferroviari Zollino-Gallipoli e Sondrio-Colico-Chiavenna, di recente presentati al Ministero dei lavori pubblici per approvazione.

1° *Tronco fra i chilometri* 28 + 200 *e* 34 + 400 *della linea Zollino-Gallipoli.* — La lunghezza del tronco è di m. 6,200. Nell'andamento planimetrico si hanno otto curve ed otto rettilinei: le prime dello sviluppo di m. 2,100, con un raggio minimo di 300; ed i secondi, della lunghezza complessiva di m. 4,100. Nell'andamento altimetrico si incontra una sola orizzontale di m. 30; il resto del tronco è in pendenza, il cui massimo è del 12.50 per mille. — Di opere d'arte ne occorrono 13, cioè: N. 4 acquedotti di m. 0.50, N. 6 di m. 1, N. 1 di m. 2, e 2 cavalcavia di m. 5. Sono inoltre preventivati da costruirsi varii fabbricati occorrenti per la Stazione di Gallipoli; N. 4 case cantoniere doppie; N. 2 garette, e N. 6 passaggi a livello. La spesa di costruzione di questo tronco è di L. 600,000, e non vi è compresa la provvista del materiale di armamento, della massicciata e del materiale fisso per le Stazioni.

Colla presentazione del suddetto progetto restano completati gli studii della intera linea da Zollino a Gallipoli.

2° *Tronco Campo-Chiavenna della linea Sondrio-Colico-Chiavenna.* — La spesa preventivata per questo tronco, che ha la lunghezza di m. 1,650, è di L. 1,602,000. — L'andamento del tronco, per la planimetria, è formato da 14 curve, dello sviluppo complessivo di m. 4,850, delle quali una sola ha il raggio di 300, le altre tutte lo hanno superiore. — I rettilinei formano la totale lunghezza di m. 9,800. La pendenza massima è quella del 18 per mille. — Fra le opere d'arte di maggiore importanza figurano i ponti sui torrenti Crlera, Meretta e Schiesone, tutti a travata metallica: il primo in tre campate, della luce complessiva di m. 84; il 2° ed il 3° in una sola campata, della luce rispettiva di m. 14 e 21. Le opere minori sono in complesso 56.

Sono proposte due Stazioni, una a Novate e l'altra a Chiavenna, ed una fermata a Samolaco. Si hanno inoltre 4 caselli doppi, 7 semplici, 5 garette e N. 26 passaggi a livello.

L'Ufficio tecnico governativo, incaricato degli studii della linea ferroviaria Parma-Brescia-Iseo, ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco compreso fra Casalmaggiore e Piadena, della lunghezza di m. 17,959, e del costo complessivo di L. 1,795,000, in cui le opere da appaltare figurano per L. 1,165,000.

Anche per questo tronco di ferrovia procureremo di dare in altro numero dettagliate informazioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe pel trasporto delle derrate alimentari — Il *Diritto* del 19 scrive:

Siamo lieti d'annunciare che è stato firmato il decreto, col quale viene approvata la nuova tariffa per il trasporto delle derrate alimentari, intesa a facilitare il traffico di questi prodotti ed a dare maggiore sviluppo alle esportazioni delle derrate stesse.

Noi abbiamo altra volta fatto parola del progetto di questa tariffa: l'indugio frapposto alla sua attuazione è valso a renderla più conforme ai voti del Commercio e più consentanea ai bisogni dei nostri traffici. Infatti, la Commissione, al cui esame fu deferito recentemente il progetto, ebbe a chiarire l'opportunità di accogliere alcune modificazioni suggerite dal Ministero dell'industria e del commercio; e perciò la tariffa ora approvata aumenta a 225 chilometri la velocità minima per ogni 24 ore, che il progetto fissava a 200; determina a 15 chilometri il primo limite di distanza per l'applicazione della tariffa, che il progetto fissava a 201; e stabilisce un abbuono percentuale a favore di coloro che spediscono in un anno almeno 100 vagoni, abbuono graduale da 1|2 al 5 0|0, secondo che il numero dei vagoni spediti in un anno varia da 100 a 1000.

Infine, ciò che rende più importante la nuova tariffa è che essa sarà applicata non solo alle Ferrovie dell'Alta Italia ed alle Romane, come prima era stabilito, ma anche alle Meridionali e Calabro Sicule, dando così un vero impulso all'esportazione dei prodotti del suolo, di cui v'è tanta dovizia in quelle contrade. (V. *Nostre informazioni*).

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — I simultanei incanti tenutisi il 17 giugno corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antimerid. del 1° luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, simultaneamente ad una seconda asta, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Groppello e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di metri 5,471.61 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 270,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 14 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in lire 28,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 10 ant. dell'8 luglio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche, dei ponti in ferro cadenti lungo la ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende, escluse quelle per il ponte sul Ticino, per la presunta somma di L. 279,000.

La lavoratura ed il montaggio delle travate in officina dovranno essere eseguiti nel termine di mesi quattro, a partire dal giorno in cui sarà dato ordine di incominciare i lavori. La posa in opera delle impalcature dovrà essere compiuta nel termine di mesi quattro dalla consegna delle murature.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 19,950, ed in L. 27,900 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Arezzo-Fossato — Con Decreto Reale del 9 corr. è stata approvata la Convenzione stipulata il 1° pur corr. tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed il Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina da Arezzo a Fossato, rappresentato dal suo presidente comm. Dari, deputato al Parlamento, per la concessione al Consorzio medesimo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia, a sezione ridotta, da Arezzo a Fossato.

Il concorso dello Stato, per la spesa necessaria alla costruzione della linea medesima, è stato calcolato approssimativamente in L. 3,531,000.

La linea dovrà essere compiuta nel termine di 5 anni, e per la sua costruzione è stato adottato il tipo 4° delle ferrovie economiche.

Sono state stabilite le seguenti Stazioni e fermate:

Arezzo, Palazzo del Pero, Ville di Monterchi, Citerna, Anchiari, San Sepolcro, San Giustino, Selci Lama, Città di Castello, San Secondo, Trestina, Montone, Umbertide, Badia dei Camaldoli, Serra Partucci, Campo Reggiano, Pietralunga, Sant'Angelo, Gubbio Padule, Branca, Fossato.

La concessione della linea è stata fatta per anni novanta.

Ferrovia Eboli-Reggio. — In relazione a quanto annunciammo nel nostro numero dell'8 corr., leggiamo nel *Giornale di Napoli:*

A proposito del Consorzio delle sei Provincie per la ferrovia Eboli-Reggio, ebbe luogo nella gran sala della nostra Prefettura una riunione dei rispettivi delegati, presieduta dall'on. Nicotera.

Rappresentavano la Provincia di Napoli gli on. Nicotera, Capo ed Orilia; quella di Salerno l'on. Alario ed i consiglieri Bellotti e Mazzotti; gli on. Fazio, Chidichimo ed il cav. consigliere Pancaro quella di Potenza.

L'on. Correale, Pietro e Buano quella di Cosenza; i consiglieri Cefalù e Squillace quella di Catanzaro; ed infine l'on. Plutino ed il consigliere Forti rappresentavano la Provincia di Reggio.

Ad una lunga discussione, in cui parlarono la maggior parte dei presenti, successe la votazione unanime di un ordine del giorno proposto dall'on. Nicotera, col quale l'assemblea dei delegati fece voto affinchè il concorso delle sei Provincie rappresentate potesse misurarsi dalle somme già complessivamente votate, dalle altre che potranno deliberarsi od attribuirsi alle tre Provincie siciliane, e dal più o meno grande interesse, che sarà riconosciuto nel modo accennato dalla legge; sperando che il Governo del Re lasciasse intervenire al Consorzio le tre Provincie che v'hanno interesse, e che infine i provvedimenti all'effettuazione dell'opera potessero prendersi al più presto possibile.

Ferrovie Meridionali — La Giunta parlamentare per l'esame del disegno di legge sulla Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali, composta degli on. Melodia, Di Blasio Scipione, Lugli, Grimaldi, Solidati, Ferrini, di Lenna, Salaris e Fortunato, si è costituita, nominando presidente l'on. Solidati, segretario l'on. Fortunato, e relatore l'on. Di Lenna. (V. *Articolo in testa al giornale*).

Ferrovia Pinerolo-Torrepellice — La Giunta parlamentare per l'esame del progetto di concessione della ferrovia Pinerolo-Torrepellice alla Società delle ferrovie di Pinerolo, composta degli on. Romano, Sacchetti, Siccardi, Geymet, Di Balme, Trompeo, Davico, Basteris e Plebano, si è costituita, nominando presidente l'on. Davico, segretario l'on. Geymet, e relatore l'on. Plebano, il quale ha già presentato ieri alla Camera la sua relazione pienamente approvativa.

Tramway Pinerolo-Cavour. — Domenica, 26, verrà inaugurata la tramvia Pinerolo-Cavour, coll'intervento delle rappresentanze dei Comuni di Cavour, Pinerolo, Osasco, Garzigliana, delle Autorità locali e dei rappresentanti della stampa.

Tramways nella provincia di Torino — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 17 corr., approvò, per quanto riguarda la Provincia, il quadro delle Stazioni e fermate proposte dal concessionario del *tramway* a vapore Torino-Carmagnola e Carignano-Moretta, con incarico al signor Prefetto presidente di concertare col concessionario stesso le modificazioni che fossero del caso.

Tramways di Torino. — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 14 corr., ha preso la seguente deliberazione:

« Di fronte a due proposte di tramvia, l'una per la Torino-Stupinigi con prolungamento a Vinovo, della lunghezza totale di 15 chilom., senza sussidio; e l'altra di una linea Torino-Stupinigi-Vinovo-Piobesi-Castagnole-Pancalieri-Vigone-Moretta, di chilom. 45, alligato al sussidio di tutti i Comuni interessati, anche secondo il voto della Commissione municipale delle ferrovie, deliberò si dovessero intanto accogliere le aperture per la prima, siccome quella che, mentre serve ad una comunicazione diretta sebbene limitata, non richiede alcun sussidio ».

Ferrovia di Superga. — La Giunta suddetta prendeva pure la seguente deliberazione:

« A seguito del voto del Consiglio provinciale sulla ferrovia di Soperga, ed in presenza della domanda rinnovata col sistema Agudio, e di altra proposta col sistema Fell, anche secondo il voto della predetta Commissione municipale, incaricò il Sindaco di trattare con amendue i proponenti per la presentazione dei progetti definitivi rispettivamente promessi; e ciò seguito, per le condizioni a stabilirsi coi proponenti, affine di preparare poi le proposte da farsi prima al Consiglio comunale, poi al Governo per la iscrizione nella 4ª categoria ».

Tramways di Milano. — Domani, giovedì, la Società anonima del *tramway* Milano-Vaprio-Vimercate aprirà al pubblico esercizio il nuovo tronco Brugherio-Monza. Per tal modo s'andrà da Milano a Monticello e Barzanò direttamente e senza interruzione, essendosi combinato un servizio cumulativo colla Società del tram Monza-Barzanò.

La nuova strada Milano-Monza percorre la Provinciale Veneta fin presso Crescenzago, poi per la Provinciale di Imbersago toccando Cologno è Brugherio, per ultimo la comunale Brugherio-Monza, in tutto 14 chilometri, percorribili in 50 minuti, ai prezzi della Società anonima degli Omnibus.

Tramways di Firenze. — Giovedì, 16 corrente, fu inaugurata dalla Società dei *tramways* fiorentini la nuova linea, che da Piazza dei Giudici, percorrendo il Lung'Arno delle Torricelle e i viali di circonvallazione, giunge fino a Piazza degli Zuavi.

Il direttore signor Wigny ebbe le congratulazioni di tutti, essendo bellissimi i cavalli e le carrozze, ed inappuntabile il servizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di maggio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 20,200 (nel 1880: 19,789), introito fr. 21,200 (fr. 22,777.85); merce trasportata tonn. 4510 (1880: tonn. 6205), introito fr. 16,500 (fr. 21,823.35). Introito complessivo fr. 37,700 (1880: fr. 44,601.20), ossia fr. 919.51 (fr. 1,087.83) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 14,400 (1880: 16,002), introito fr. 12,700 (fr. 14,229.45); merce trasportata tonn. 1780 (1880: tonn. 2011), introito fr. 5000 (fr. 5544.25). Introito complessivo fr. 17,700 (1880: fr. 19,773.70), ossia fr. 680.77 (fr. 760.53) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 34,600 (1880: 35,791), introito fr. 33.900 (fr. 37,007.30); merce trasportata tonn. 6290 (1880: tonn. 8216), introito fr. 21,500 (fr. 27,367.60). Introito complessivo fr. 55,400 (1880: fr. 64,374.90), ossia fr. 826.87 (fr. 960.82) in media per chilometro.

Sempione e Monte Bianco. — La Commissione parlamentare francese, che annunciammo essere partita giovedì sera da Parigi per una ispezione locale relativamente ai due passaggi del Sempione e del Monte Bianco, e composta del suo presidente Pascal Duprat, dell'ing. Lesguillier, direttore delle Ferrovie dello Stato e relatore della Commissione stessa, e degl'ingegneri Reymond, De Lépinay e Perdu, è giunta il 18 corr. pel piccolo San Bernarda a Pré-S. Didier, ove fu incontrata dal prof. Baretti e dall'ing. Garola di Torino, autori degli studii sul traforo del Monte-Bianco.

Percorsa dapprima la valle da Pré-S. Didier fino ai piedi del Monte-Bianco, e poscia quasi tutta la valle d'Aosta da Pré-S. Diedier fino ad Ivrea, assumendo dettagliate informazioni ed ispezionando pure i tracciati delle nostre linee Aosta-Ivrea ed Ivrea-Santhià, la Commissione francese giungeva la sera del sabbato ad Arona, e ripartiva all'indomani per Domodossola, accompagnata dai sig. Lommel, Huber e Meyer, ingegneri delle Compagnie del Sempione e della Svizzera occidentale, nonchè dall'assessore municipale di Milano cav. Tagliasacchi, e dai sig. prof. Colombo ed ing. Paravicini, rappresentanti del Comitato milanese del Sempione. Diretta quindi pel Sempione a Briga, la Commissione sarà di ritorno a Parigi entro domani.

Ferrovie francesi. — Il *Giornale Ufficiale* del 14 corr. annuncia che. in seguito alle conferenze tenute al Ministero degli affari esteri tra i rappresentanti dei Governi francese e svizzero, cioè tra il sig. Jagerschmidt, ministro plenipotenzario della Francia, ed il sig. Kern, inviato straordinario e ministro plenipotenziario della Confederazione svizzera a Parigi, furono nel detto giorno sottoscritte due Convenzioni di raccordo ferroviario, l'una per la linea da Besançon con Locle per Morteau ed il Col des Roches, l'altra per quella da Annemasse a Ginevra.

A tenore poi del protocollo di chiusura dello stesso giorno, delle Commissioni miste d'ingegneri devono esser tosto istituite per fissare le condizioni tecniche degli altri due raccordi: quello dalla Stazione di Ginevra alla Stazione di Boissey-Vernier, sulla ferrovia di Annemasse-Collonges; e quello della linea da Thonon al Bouveret per San Gingolph. I lavori di queste Commissioni dovranno esser compiuti in modo che i plenipotenziarii dei due paesi possano riunirsi di nuovo nel termine di 3 mesi al più tardi, per conchiudere le condizioni da stabilire, e le cui ratifiche saranno scambiate contemporaneamente a quelle delle altre Convenzioni già firmate.

Tunnel sotto la Manica. — Come è noto, una Società di studii venne formata per quest'impresa nel 1875 col capitale di due milioni di franchi, diviso in 400 parti di fr. 5000 ciascuna, delle quali 200 furono sottoscritte dalla Compagnia del Nord, 100 dalla Casa Rothschild e 100 da diversi.

In questi ultimi giorni, dietro la voce di favorevoli risultati degli studii, i quali dureranno però ancora nel 1882, alcune di queste parti hanno cambiato di mano, e furono pagati fino a 100,000 fr. per 2,000 versati. Gli acquisitori davano così 98,000 fr. per ottenere il privilegio di sottoscrivere ad 1[400 del capitale della futura Società.

Tali operazioni essendo premature, gli Amministratori della Società di studii, usando di un diritto contemplato dagli statuti, hanno rifiutato di effettuare la transizione delle parti cedute, locchè complicherà singolarmente la situazione dei compratori e dei venditori, e troncherà subito l'aggiotaggio su questi titoli.

Poichè si presenta l'occasione, ricordiamo nuovamente che i promotori del progetto valutano la spesa a 200 milioni, per raggiungere forse i 300, il traffico minimo a 2 milioni di viaggiatori e ad un milione di tonnellate di merci. Ammettendo 10 fr. per la traversata dei 35 chilom. di tunnel, il prodotto brutto sarebbe di 30 milloni. Questa cifra di 10 fr. è egualmente fissato nel programma.

— Leggesi poi nei giornali inglesi:

Il Presidente della Compagnia del *South Eastern Railway* fece all'assemblea degli azionisti delle interessanti comunicazioni sul progresso del *tunnel* sottomarino; è già scavata una galleria di sette piedi di diametro per una lunghezza di mezzo miglio. Si calcola che ci vorranno cinque anni per compire il foro con questo diametro, e cinque altri anni per allargare e finire il *tunnel*.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Ecco, secondo la *Presse* di Vienna, i principali articoli del progetto di Convenzione sottoposto dall'Austria-Ungheria alla Conferenza dei *quattro*, e relativo alle ferrovie in Oriente:

« L'articolo 1° concerne le disposizioni dell'art. 38 del trattato di Berlino, rispettivamente alla Convenzione ferroviaria conchiusa tra l'Austria-Ungheria e la Serbia, Convenzione che porta la costruzione della linea Buda-Pest-Belgrado-Nisch, e che impone inoltre alla Serbia l'obbligo di stabilire i due rami Nisch-Pirot e Nisch-Vranja. In conformità alle disposizioni del trattato di Berlino, la Bulgaria e la Turchia sono obbligate a costruire: la prima il tronco Pirot-Sofia-Sarambey; la seconda la linea di congiunzione partente da Vranja e comunicante colla linea Salonicco-Mitrovitza.

« Art. 2°. Il Governo turco si impegna a fare in guisa che l'esercizio possa cominciare il 15 giugno 1883: 1° sul raccordo colla linea Nisch-Pirot-Belowa, che costruiscono la Serbia e la Bulgaria; 2° sul raccordo e sul tronco tra un punto della linea Salonicco-Mitrovitza e la ferrovia serba a Vranja. È al più tardi un anno dopo la ratifica di questo trattato, che il Governo turco dovrà cominciare la costruzione delle linee sopra menzionate, e ciò nei punti che presentano le maggiori difficoltà tecniche; l'esercizio di queste due linee deve aver luogo nello stesso tempo che il loro raccordo.

« Art. 3° Il Governo bulgaro si obbliga a costruire ed a porre in esercizio, da qui al 16 giugno, la linea Zaribrod-Sofia-Belowa; la costruzione deve cominciare al più tardi un anno dopo la ratifica della presente Convenzione.

« L'art. 4° parla. in generale, del trattamento doganale e dell'erezione delle Stazioni internazionali.

« Art. 5. Le linee da stabilirsi in Bulgaria ed in Turchia devono essere costrutte nella stessa guisa che in Austria-Ungheria, ed esercitate secondo lo stesso regolamento di questo Impero, regolamento che è già applicato alla ferrovia della Rumelia orientale.

« Art. 6. Relativamente al trasporto, al prezzo, alle tasse, al tempo ed al modo di spedizione, dipendenti dalle parti contraenti, saranno trattati sullo stesso piede,

« Art. 7. Le parti contraenti si riserveranno il diritto di fissare a piacer loro le tariffe locali. Le tariffe per il transito internazionale saranno fissate secondo il principio degli Stati più favoriti ».

Ferrovie del Messico. — Tutta l'attività di codesto paese sembra portarsi da qualche tempo sulle costruzioni ferroviarie, che desiderano il Presidente della Repubblica generale Gonzalez, il Ministro dei lavori pubblici ed ex Presidente Porfirio Diaz, e i capitalisti industriali degli Stati Uniti, con a capo il generale Grant, che fa il suo secondo viaggio nel Messico.

Nel 1°. gennaio 1881 c'erano in esercizio 1,097 chilometri di ferrovie. Nel 1880 soltanto si sono concesse segnatamente le linee da Matamoros a Monterey, da Messico ad Acapulco, da Chihuahua a Villa del Paso, da Cuicecau a Puerto del Altata e a Durango, da Guayamas al confine nord. Nel 1881 è stata accordata la concessione di parecchie altre linee, specialmente quella che deve unire Jalapa a Vera-Cruz.

La Società centrale, che lavora a porre il Messico in relazione colla frontiera nord, occupa 12,000 operaj. In un anno il Governo ha pagato più di due milioni di dollari di sovvenzione. Quanto prima, credesi, la linea di Vera Cruz-Messico-Acapulco permetterà ai viaggiatori di passare dall'Atlantico nel Pacifico, come più tardi quella che il capitano Eads propone di costruire trasporterà le navi da un Oceano all'altro sull'istmo di Tehuantepec.

È, come si vede, una vera febbre che s'è impadronita dei Messicani, e soprattutto degli Americani degli Stati Uniti, e della quale il Governo messicano ha profittato per vendere ad una Società di banchieri la parte delle azioni che gli appartengono della linea da Vera Cruz a

Messico. Rimane a sapere se questa febbre non avrà dei cattivi risultati, e se le linee nuove e vecchie troveranno nell'industria e nel commercio del paese delle risorse sufficienti per sostenerle.

Notizie Diverse

Studii sul Tevere. — Il Ministero dei lavori pubblici fece compilare un progetto di rettifilo del Tevere ai Prati di Castello, indi lo pubblicò, affinchè l'opinione pubblica si pronunciasse sopra questo grave problema. Il Collegio degl'ingegneri in Roma si preoccupò, alla sua volta, di tale argomento, affidandone lo studio ad una Commissione composta dell'ing. Canevari, dell'ing. Rapaccioli, ispettore del Genio civile, del prof. Favero e dell'ingegnere comm. Cadolini. Quest'ultimo fu dalla Commissione incaricato di dettare la Relazione, la quale ora è *già* stampata e distribuita ai membri del Collegio, convocati onde farne la discussione per la sera di sabato prossimo.

L'argomento è per Roma della massima importanza; perciò è desiderabile che i membri del Collegio accorrano in buon numero all'adunanza, nella quale si dovrà prendere una risoluzione, d'onde anche i Corpi amministrativi potranno ritrarre utili ammaestramenti.

Costruzioni navali italiane. — Si ha da Napoli, 14:

Nel cantiere di Castellammare si è dato principio alla costruzione di un nuovo incrociatore, tipo *Flavio Gioia*. Esso sarà costruito in lamine di ferro, ed i materiali saranno forniti dalla Casa Schneider di Newcastle. Gli s'imporrà il nome di *Alessandro Volta*. Presenterà alcune varianti nelle divisioni interne, e principalmente negli alloggi, dovendo essere adibito per servizio del Re e della Reale Famiglia.

Escursioni di allievi-ingegneri. -- Domenica partirono da Bologna gli allievi del 3° corso di quella R. Scuola degli ingegneri per l'annuale viaggio d'istruzione, che avrà per iscopo la visita del ponte in ferro sul Po a Mezzana-Corti, della Certosa di Pavia, dell'Esposizione di Milano, delle più recenti costruzioni civili e ferrovie economiche milanesi, della ferrovia in costruzione da Novara a Pino e da Pino a Cadenazzo, infine della ferrovia svizzera, pure in costruzione, sul Monte Ceneri.

Gli allievi saranno guidati dai professori ingegneri Benetti e Canevazzi, e dagli assistenti ingegnere Barbiani e dott. ing. Cavazzi.

— E la *Gazz. Ticin.* ha da Lugano, 20 :

Ieri sera arrivarono fra noi una trentina di allievi-ingegneri della R. Scuola di applicazione di Napoli. Scopo del loro viaggio è di visitare i lavori che si stanno eseguendo lungo la linea della ferrovia del Gottardo.

Ripartirono questo pomeriggio alla volta del Sopraceneri.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con. R. Decreto del 26 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 15 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, per le operazioni di credito mobiliare ed altre, sedente a Genova col titolo di *Cassa di sovvenzione per imprese*, col capitale nominale di L. 8,000,000, diviso in 16,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 18), la Società francese, sedente a Parigi col titolo *La Renaissance, Compagnie d'Assurances à primes contre l'incendie*, col capitale nominale di L. 10,000,000 diviso in 20,000 azioni da L. 500 ciascuna, colla durata di 50 anni, è autorizzata ad operare nel Regno a termini del detto decreto, avendo destinato alle sue operazioni in Italia un milione di lire, vincolate per cauzione a favore del Governo e degli assicurati italiani 14,000 lire di rendita dello Stato, ed eletto domicilio legale in Torino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La fermezza non venne meno, nella scorsa settimana, ai valori ferroviarii, per quanto fosse loro comune cogli altri valori la poca vivacità de' negozii. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero negoziate a 491.50, e per ultimo a 492.

Le Obbligazioni relative, appena ricordate, s'aggirarono sul 280 a 280.50; i Boni nominali a 551.50.

Le Sarde, della serie A, per poche richieste rimasero quasi dimenticate sul 280.50; e le altre, della serie B, sul 284.50; le nuove sul 279.75.

Le Azioni Romane negoziate al prezzo di 150 e 151.50.

Di poco uscirono dal nominale le Monteceneri a 474; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 286.50 e 287; quelle di seconda emissione a 280.25 e 282; le Pontebbane a 452; le Meridionali austriache a 293.75; le Centrali toscane a 475.

A Parigi, le Azioni Lombarde ebbero un mercato piuttosto freddo, che le quotò a 265 e 270; le Obbligazioni a 292 circa; le Vittorio Emanuele a 290; le Azioni Ferrovie Romane a 150 e 153; le Obbligazioni a 237.

ESTRAZIONI

Ultimo prestito a premii della città di Milano. — 39ª Estrazione del giorno 17 giugno 1881.

Serie estratte.

1598 — 127 — 2447 — 2195 — 5316

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
127	28	100,000	127	91	20
2195	67	1,000	1598	58	20
127	34	500	2447	21	20
2195	17	100	2447	31	20
2198	12	100	5316	29	20
127	43	100	127	26	20
2447	14	100	2195	13	20
5316	86	100	127	30	20
2447	60	50	1598	80	20
5316	96	50	2447	78	20
127	84	50	2447	7	20
2447	41	50	1598	93	20
1598	80	50	5316	3	20
1598	30	50	5316	16	20
2447	68	50	5316	94	20
1598	64	50	2195	23	20
127	24	50	5316	47	20
127	63	50	5316	34	20

Ferrovia di Cuneo. — Dalla Direzione generale del debito pubblico è emanata la distinta delle Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, comprese nella 44ª estrazione seguita in Roma il 15 giugno 1881, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859, legge 5 maggio 1870).

50 della 1ª emissione (5 0/0) da lire 400 cadauna
(Creazione 26 marzo 1855).

38	78	405	499	625	958	1049	1703
1774	2015	2122	2166	2438	2487	2553	2554
2584	2674	2855	3010	3308	3318	3409	3634
3772	3828	3949	4334	5134	5327	5979	6028
6062	6097	6325	6397	6939	7042	7548	7606
7877	8697	9241	9521	9818	9981	10000	10278
10637	10901.						

34 della 2ª emissione (3 0/0) da lire 500 cadauna
(Creazione 21 agosto 1857).

580	727	742	1163	1678	1744	1753	2279
2782	3296	3825	4933	5038	5435	6246	6614
6700	7481	8443	9391	9655	9828	10343	10436
10516	11375	11704	12572	12812	13438	14276	15574
15579	15853.						

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1881, e dal 1° luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle Obbligazioni stesse munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal numero 52 al numero 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal numero 49 al numero 90.

CONVOCAZIONI

Società anonima concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 7 luglio p. v. in Torino, sede sociale (via Santa Teresa, 18), per la revisione ed approvazione dei conti del 1880 e fissazione del relativo dividendo, e per la nomina o conferma di un amministratore.

Società anonima concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno suddetto in Torino, sede come sopra, per deliberare sopra un eguale ordine del giorno.

PAGAMENTI

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche-Bergamo. — Dal 1° luglio p. v. si pagheranno agli azionisti, per interessi e dividendo, L. 11 per azioni: in Bergamo, presso la Banca popolare; in Milano, presso la Banca generale.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 26 corr., presso la Direzione del Genio militare in Perugia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della continuazione della nuova Caserma di artiglieria in Foligno, sull'importo di lire 281,580, così ridotto pel ribasso già offerto.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della rinnovazione del selciato in un tratto della strada provinciale Maremmana inferiore (tronco 4°), fra l'osteria di Fontana di Papa e la strada di Cascapera, per il presunto importo di L. 13,973.76. Deposito interinale L. 350 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 1400 idem o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Como, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione nel liceo Volta di un fabbricato pei varii bisogni scientifici e scolastici, per il presunto importo di L. 68,549.64. Deposito cauzionale L. 7000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ansonia (provincia di Caserta), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria pel villaggio Selvacava, per il presunto importo di L. 40,115.14. Deposito cauzionale L. 2300.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Galatina (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo Cimitero, per il presunto importo di L. 45,907.12. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 6000 in denaro, biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 1° luglio p. v., presso la Direzione del Genio militare in Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino a due piani nell'area dell'ex-Foro Boario in Torino, sull'importo di L. 60,000, ribassato del 16.10 0|0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo Incanto.

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con Avviso d'asta in data 30 maggio ultimo, si fa noto al Pubblico che nel giorno di sabbato 25 giugno corrente, alle ore 11 autim., in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo Incanto per l'Appalto della

Provvista per un triennio degli stampati e lavori tipografici occorrenti agli Uffizi della Provincia.

Il prezzo d'appalto è calcolato approssimativamente nella somma di annue L. 8000, e la sua aggiudicazione seguirà a partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso di un tanto per cento sul prezzo d'Appalto succitato, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di Appalto deliberato, scadranno il 2 luglio prossimo a mezzodì.

L'Appalto avrà principio il primo prossimo luglio e termine al 30 giugno 1884, e per ogni altra condizione e schiarimento è visibile a chiunque presso la Segreteria della Deputazione Provinciale il Capitolato delle condizioni che regolano l'Appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da una pubblica amministrazione, e depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale, un'ora almeno prima dell'apertura dell'Incanto, la somma di Lire *mille* od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'Appalto, col deposito nella Cassa suddetta, della somma di Lire *tremila*, o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'Asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'Appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 16 giugno 1881.

Per la Deputazione Provinciale

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa**, *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro			Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	»	S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
N 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	»	di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	»	di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	»	di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	»	di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	»	di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	»	di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	»	di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	»	di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	»	di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	»	di Messina	89
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero	della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero	dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	»	della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	»	Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	»	Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	»	Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr.	Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	»	Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	»	Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	»	Strongoli-Cotrone	262
N. 17 ponti, per la	»	Cotrone-Catanzaro	594
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	581
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	»	Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	»	1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	»	2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	»	Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	»	Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini		75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti		12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)		153
N. 268 ponticelli e travature	per diversi		2074
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco		255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro		Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 29 Giugno 1881. N.° 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Stante la Solennità d'oggi, si è dovuto ritardare la pubblicazione del giornale.

Le scadenze di questo mese essendo numerosissime, preghiamo i nostri benevoli associati, che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

FERROVIE MERIDIONALI

Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni approvate con le leggi 21 *agosto* 1862 *e* 14 *maggio* 1865.

(Continuazione e fine — V. N. 25).

Altra riprova della convenienza per lo Stato della ripartizione ora concordata, in quanto riguarda il 50 0[0] per le spese di esercizio, apparisce dal confronto delle spese e dei prodotti dell'Alta Italia, desumendone i dati dall'ultimo resoconto ufficiale per l'esercizio 1879, ed appropriandoli alle condizioni dell'esercizio delle Meridionali, come risulta dal seguente quadro:

DESIGNAZIONE DEI TRASPORTI	PRODOTTO TOTALE della rete dell'Alta Italia	PRODOTTO per unità di traffico e per chilometro		PRODOTTO TOTALE che sarebbesi ottenuto collo stesso traffico sulla rete meridionale
		Alta Italia	Meridionale	
Viaggiatori ordinarii	38,042,707	0.0577	0.0495	32,636,291
Id. per conto dello Stato	1,625,735	0.0156	0.0160	1,667,420
Convogli speciali	98,931	»	»	98,931
Bagagli	1,482,397	0.0390	0.0320	1,216,326
Merci a grande velocità	7,552,615	0.0290	0.0206	5,364,961
Id. id. per conto dello Stato	164,750	0.0210	0.0199	156,121
Bestiame ed altri introiti	2,726,987	»	»	2,726,987
Merci a piccola velocità	46,631,357	0.0709	0.0610	40,120,067
Id. id. per conto dello Stato	309,364	0.0672	0.0610	280,822
Bestiame ed altri introiti	1,770,885	»	»	1,770,885
Introiti diversi	2,180,074	»	»	2,180,074
Totali	102,535,802			88,218,885

Risulterebbe adunque dai calcoli precedenti che un prodotto di 102 milioni e mezzo, ottenuto sulle linee dell'Alta Italia, si ridurrebbe per eguale quantità di traffico, ma colle tariffe applicate sulla rete Meridionale, a L. 88,218,885.00

di guisa che il prodotto chilometrico, che fu nell'Alta Italia per l'esercizio 1879 di L.	38,703.35
scenderebbe a . . . . »	24,683.51
Le spese d'esercizio salirono nello stesso anno a . . . . L.	56,098,589.00
aggiuntevi le generali in. . . . . . »	2,103,135.00
si ha una spesa totale di . . . . . L.	58,201,724.00
e chilometrica di . . . . L.	16,284.75

Applicando la formola di partecipazione stipulata colla Società delle Ferrovie Meridionali al prodotto di L. 24,683.51, si ottiene il seguente corrispettivo:

Per il prodotto di .	L. 15,000.00		L. 11,000.00
Per l'eccedenza in .	» 9,683.51	il 50 0/0	» 4,816.75
Totali . .	L. 24,683.51		15,816.75

Differenza in meno sulle spese effettive dell'Alta Italia . . . . L. 468.00

Vale a dire, che sulla rete dell'Alta Italia, la maggiore spesa per ottenere il prodotto eccedente 15.000 lire per chilometro, colle tariffe vigenti Meridionali mantenute coll'articolo 11 della presente Convenzione, assorbe il 54.57 per cento del maggiore prodotto stesso.

A rendere ragione del 10 per cento, che si accorda alla Società in compenso delle provviste di nuovo materiale mobile e delle spese di ampliamento delle Stazioni e binarii, basti osservare che il capitale di già investito nel materiale delle tre principali reti italiane assorbe, per servizio d'interesse e d'ammortamento, il 9 per cento circa del prodotto attuale del traffico. Accordandosi alla Società delle Meridionali il 10 per cento del maggior prodotto, in corrispettivo non soltanto delle nuove provviste di materiale, ma altresì per gli ampliamenti delle Stazioni e binarii, si è voluto tener conto che il crescente sviluppo del traffico avrà per risultato di dare migliore impiego del materiale e di diminuire per conseguenza il capitale che bisognerà applicare al suo aumento per eseguire la stessa quantità di trasporti.

La Società delle Ferrovie Meridionali faceva salire le sue spese ad una cifra eccedente quella che il Governo era disposto ad accordare; e ragionando sulla quota d'introito che le è effettivamente accordata con la Convenzione vigente per un prodotto lordo di L. 15,000, domandava la continuazione, oltre il detto limite, del correspettivo, nella ragione del 73.33 per cento.

Infatti, come già fu detto, fino a L. 7,000 tutto l'introito essendo dovuto alla Società, e per le successive L. 8000 dovendo esserle corrisposto il 50 per cento, essa viene a percepire, su L. 15,000 di prodotto lordo, L. 11,000, ossia

nella premessa ragione di $\frac{11,000}{15,000} = 0,7333.$

Rinunciando però, in seguito alle confutazioni del Governo, a questa pretesa, e fondando calcoli che trovano riscontro sui risultati sopra accennati per le Ferrovie dell'Alta Italia, limitavasi a domandare un corrispettivo non minore del 65 per cento dei maggiori introiti. Ma il Governo, fermo nel non voler accordare più del 60 per cento, credette però di poter esonerare la Società della imposta di ricchezza mobile sulla somma destinata annualmente all'ammortamento dei titoli sociali, ritenuto che tal somma non rappresenta un utile vero e proprio della Società, ma un semplice rimborso di capitale che essa anticipa per conto dello Stato.

Stipulazioni diverse. — Passeremo ora una breve rassegna delle stipulazioni diverse comprese nell'attuale Convenzione.

Più volte si è dovuto riconoscere, e rendesi ogni giorno più manifesto, quanto grande sia il bisogno della viabilità a buon mercato, principalmente per le piccole distanze, e con quale efficace concorso vi potrebbero contribuire le ferrovie esistenti, se i prezzi di trasporto vi fossero più moderati e meno disparati da quelli che fanno le cosidette ferrovie economiche, o meglio ancora le vere *tramvie.*

In sostituzione del vantaggio che offrono le *tramvie,* di prendere e depositare il viaggiatore quasi alla porta di casa, le ferrovie ordinarie offrono l'altro non meno importante, di dar la corsa ad orario fisso e con maggiore regolarità del servizio.

Ma l'elevatezza delle imposte concorrendo ad impedire che sia tratto dalle strade ferrate tutto il beneficio che sono suscettibili di dare per le piccole distanze, e specialmente a favore delle classi meno agiate, si è stabilito coll'articolo 12 di ridurre la imposta governativa dal 13 al 2 per cento pei viaggiatori, che prenderanno posto nei treni economici da organizzarsi nelle vicinanze di grandi città, oppure per soddisfare ai bisogni locali, giusta le norme da concordarsi col Governo.

Per tal modo, si viene a stabilire, anche pel servizio viaggiatori, ciò che già esiste pel servizio delle merci, vale a dire un diverso trattamento anche in ordine all'imposta governativa, secondo che i viaggiatori godranno più o meno della velocità e degli altri agi che le ferrovie possono mettere a loro disposizione. —

Da molti anni si agita la questione di congiungere la Stazione centrale di Napoli al porto; ma lo Scalo marittimo essendo subordinato alla esecuzione di opere che interessano la sistemazione di quel porto, il Governo credette opportuno di riservare a sè la costruzione dell'intera diramazione, accordandosi per la sua esecuzione con l'Amministrazione delle Ferrovie Romane.

Però, in vista di quest'eventualità, si è reputato opportuno di concretare fino da ora colla Società delle Ferrovie Meridionali le condizioni dell'uso di tale diramazione; ammesso poi che dallo esercizio di codesta diramazione la Società, per la parte che concerne il proprio traffico, non dovrà ricavare che le sole spese pel movimento e trazione dei treni, fu convenuto con l'articolo 13 della Convenzione che, per la facoltà di poter far circolare i propri treni da e per le sue linee sulla nuova diramazione, la Società dovrà rilasciare, a titolo di pedaggio ed a compenso pel servizio di stazione e di manutenzione incombenti alle Ferrovie Romane, la metà dell'introito percepito sulla diramazione, versando l'altra metà nei prodotti generali dell'esercizio, sui quali è fatta dal Governo la prelevazione del 40 per cento. Resta dunque alla Società delle Meridionali il 60 per cento della metà del prodotto, vale a dire il 30 per cento dell'intero prodotto stesso, ossia appena quanto basta pel rimborso delle spese di trazione dei propri treni. —

L'effettiva lunghezza delle linee per l'applicazione della Convenzione non ha mai fino ad ora potuto essere concordata.

Dopo lunghe trattative, si è trovato di convenire nella redazione dell'articolo 15, che risolve la questione in modo equo per le due parti, senza che si abbiano a prevedere difficoltà nell'applicazione dell'articolo stesso. —

Altra delle controversie, che vengono risolte colla presente Convenzione, è quella che sorse nel 1876 relativamente agli introiti diversi, che dal Governo volevansi compresi e dalla Società esclusi dai proventi generali soggetti a partecipazione collo Stato.

La Convenzione di riscatto del 15 febbraio 1876 e la trattative posteriori intervenute colla Società avevano rese necessaria la sospensione del ricorso in Cassazione, introdotto, tanto dall'una che dall'altra parte, dopo la sentenza in data 9 luglio 1875 della Corte di appello di Firenze, le cui decisioni vengono ora definitivamente accettate coll'articolo 16. —

Altra vertenza è quella, pure sorta nel 1871, relativa al modo e misura di applicazione di multe contrattuali, di-

pendenti da ritardi nell'apertura allo esercizio di alcuni tratti di linea della rete meridionale.

Una sentenza della Corte di appello di Roma, in data 5 giugno 1875, giudicando sulla domanda del Governo, stabilì a carico della Società la somma di L. 52,092.60.

Sospeso il giudizio di Cassazione in seguito alla Convenzione del 15 febbraio 1876 e successive trattative, si propone ora di mettere fine ad ogni controversia, accettando la sentenza della Corte, che è quanto esprime appunto l'articolo 18 della Convenzione. —

In forza della Convenzione in data 14 agosto 1872, prorogata sino al 31 dicembre 1879, la Società assunse l'obbligo di trasportare la Valigia indiana con treno speciale ed al prezzo stabilito pei treni speciali privati.

Alla scadenza di detta Convenzione, la Società si rifiutò di rinnovarla, adducendo a motivo che gli sconcerti e rischi di quel servizio non erano sufficientemente compensati dal prezzo di trasporto stabilito dalla Convenzione stessa.

Coll'articolo 20 della presente Convenzione si confermano per un sessennio le vigenti stipulazioni relativamente alla Valigia principale delle Indie.

Quanto alla Valigia supplementare, per la quale non esistevano accordi, si convenne di tassarla in ragione del peso, considerandola come merce a grande velocità; e di versare i prodotti negli introiti generali dello esercizio, come si pratica per il prodotto della Valigia principale.

Venne inoltre imposto alla Società l'obbligo di eseguire il trasporto in ferrovia dei piccoli colli da farsi per conto delle regie Poste, tanto in servizio interno, che internazionale, mettendo a disposizione del Governo i veicoli all'uopo necessarii. —

Altra stipulazione, che per la sua importanza merita speciale ricordo, è quella che concerne i due Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa (art. 21). Formatasi in Napoli nell'anno 1863 una Società di capitalisti per esercitarli, essa dovette, dopo molte e varie vicende, mettersi in liquidazione; ed il Governo ne assicurò (legge n° 4438, serie 2ª, del dì 8 luglio 1878) provvisoriamente la gestione, riservandosi di affidarli in seguito a chi fosse ie grado di rialzarne le sorti.

Questo cómpito sembrò doversi, più che ad altri, affidare alla Società delle Ferrovie Meridionali, la quale, concessionarla di una rete importante che esercita per conto proprio, ed esercente per conto dello Stato altra rete non meno interessante, può, e pei bisogni dei propri Servizii, e concorrendo agli appalti per la fornitura delle altre reti, dare ai due Stabilimenti novello impulso e vigore.

Perchè poi la Società potesse calcolare in ogni evenienza sopra una somma di lavoro, si è stabilito che la gestione dei due Stabilimenti a lei affidati dovesse durare quanto l'appalto dell'esercizio della rete Calabro-Sicula; e che questo cessando, avesse pur anche per essa a cessare quello dei detti due Stabilimenti.

Collegando, tanto le ferrovie Meridionali, quanto le Calabro-Sicule, alla sorte della nuova gestione dei detti Stabilimenti, era naturale che ciascuna di esse partecipasse ai profitti ed alle perdite della gestione stessa. Perciò fu convenuto che il risultato attivo o passivo del bilancio annuale sarebbe ripartito col Governo nello stesso modo e proporzione in cui, a senso della Convenzione approvata colla legge 31 dicembre 1871, n° 586 (serie 2ª), si ripartiscono le spese generali comuni alle reti Meridionali e Calabro-Sicule, e cioè in base alla rispettiva percorrenza chilometrica dei treni.

Questi brevi schiarimenti danno la ragione delle disposizioni contenute nell'articolo 21 della Convenzione, relativamente ai due Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa. —

In pendenza delle risoluzioni che il Parlamento, dopo le conclusioni della Commissione d'inchiesta ferroviaria creata colla legge 8 luglio 1878, n° 4438 (serie 2ª), sarà per adottare riguardo all'ordinamento delle nostre ferrovie, era d'uopo, pel caso di riscatto della rete, che colla presente Convenzione non fosse creato, di fronte alla Società, uno stato di cose diverso da quello preesistente, senza vincolare la Società stessa a questa condizione per un troppo lungo periodo di tempo.

In tale concetto, si convenne nella redazione dell'articolo 22, col quale si è perciò preveduto il riscatto della rete, tanto nel caso in cui questo sia puro e semplice, come nel caso in cui sia seguito dalla concessione alla Società dell'esercizio di una qualche rete.

Si stabilì a tutto il 30 giugno 1883 la facoltà nel Governo di fare il riscatto, acciò Governo e Parlamento, in seguito alla Relazione della prelodata Commissione, abbiano agio di occuparsi del modo migliore di dare assetto alla questione ferroviaria.

Alle Azioni di prima creazione si è mantenuto rispettivamente, e secondo i casi dianzi indicati, il prezzo di riscatto pattuito colla precedente Convenzione dal 15 febbraio 1876, ovvero coll'altra del 20 novembre 1877.

Quanto alle Azioni nuove, che la Società sarà in obbligo di creare per dare seguito alle sue costruzioni, si pattuì il rimborso al prezzo di emissione, da non eccedere però quello di lire 450 per Azione. —

Per completare la presente esposizione, rileveremo che, allo scopo di dare pronto effetto pratico alle nuove stipulazioni, si è imposto alla Società con l'articolo 14 l'obbligo di fornire e mettere in circolazione, entro un anno dalla data di approvazione della presente Convenzione, non meno di 20 nuove locomotive e 500 carri in aumento del materiale esistente. Inoltre, per meglio facilitare lo sviluppo del traffico, con l'ultimo alinea dell'articolo 20 si sono confermate le disposizioni già in vigore sull'obbligo della Società di mettersi in relazione colle altre Amministrazioni di strade ferrate e di navigazione marittima per assicurare i trasporti in servizio cumulativo. —

Gioverà infine di accennare alle ragioni per le quali fu convenuto con l'articolo 19 il modo di pagamento semestrale delle sovvenzioni. Alla Società conveniva, pel servizio dei suoi titoli in scadenza al 1° luglio ed al 1° gennaio, di poter contare sopra una parte delle sovvenzioni, onde fare in tempo le *rimesse* ai propri banchieri all'interno ed all'estero. Ed il Governo ha ritenuto che ragioni di equità consiglassero ad accogliere la domanda della Società, sulla considerazione che i pagamenti, i quali in virtù della presente disposizione verrebbero fatti al 20 giugno ed al 20 disembre, limitandosi ai 4/5 del dovuto, il Governo trattiene tanto che basti per potere, cogli interessi risparmiati pel ritardato pagamento di parte della sovvenzione, compensarsi degli interessi relativi alla parte di sovvenzione anticipata di pochi giorni. —

Al disposto dell'articolo 25 della Convenzione venne già dalla Società ottemperato, essendo stata la Convenzione stessa approvata dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti in data del 31 maggio p. p., come dall'unito documento (Allegato *A*).

Questi sono gli schiarimenti che si ritennero indispensabili per giustificare i patti della nuova Convenzione sottoposta al votro esame, nella fiducia che sarà per ottenere la vostra approvazione, inquantocchè, facendosi con essa cessare uno stato anormale di cose da tanto tempo lamentato, anche la rete delle Ferrovie Meridionali porterà ampio contributo allo sviluppo del commercio nazionale ed alla pubblica ricchezza, recando nello stesso tempo rilevante vantaggio all'Erario.

Disegno di legge.

Articolo unico — È approvata la Convenzione stipulata il 28 aprile 1881 dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, con la Società delle Ferrovie Meridionali, per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni con la stessa Società, approvate con le leggi 21 agosto 1862, n° 763, e del 14 maggio 1865, n° 2279.

FERROVIA DA PINEROLO A TORRE PELLICE

Diamo il testo dell'annunciata Convenzione per la concessione della costruzione di una ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice, facendola precedere dalla Relazione mini-

steriale, che ne esamina e commenta le particolari disposizioni:

Signori! — La strada ferrata da Pinerolo e Torre Pellice, concessa all'ingegnere Carlo Langer, a tutto suo rischio e pericolo, mediante il Regio Decreto 14 maggio 1867, n. 3709, emanato in virtù delle facoltà concesse al Governo dallo articolo 6, lettera *F*, della legge 14 maggio 1865, n. 2279, sarebbe un fatto compiuto, se il concessionario, resosi inadempiente degli obblighi assunti, non fosse incorso, per effetto di sentenze giudiziali passate in cosa giudicata, nella decadenza della concessione, cogli effetti stabiliti dall'articolo 252 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Così si rese nulla e come non avvenuta la detta concessione, e le popolazioni interessate rimasero deluse nell'aspettazione, legittimamente concepita, della costruzione di quella ferrovia.

Era quindi naturale che, nell'occasione in cui si discusse il progetto di legge per il completamento della rete ferroviaria del regno, il Governo ed il Parlamento tenessero conto dei precedenti, che in suo favore poteva vantare la linea di cui trattasi; di guisacchè nei documenti parlamentari annessi al progetto di legge fu annoverata fra le linee della quarta categoria.

Nè l'utilità pubblica della linea Pinerolo-Torre Pellice può mettersi in dubbio, se si consideri che essa è destinata ad accrescere i prodotti della linea Torino-Pinerolo, esercitata dallo Stato, e che servirà inoltre a scopi industriali di riconosciuta importanza.

Per tali ragioni, e perchè dalla nuova comunicazione ferroviaria possono attendersi vantaggi anche dal punto di vista militare, il Governo stimò in massima degna di esame la domanda presentata dalla Società concessionaria della ferrovia Torino-Pinerolo, per ottenere la concessione del prolungamento sino a Torre Pellice. Ed era tanto più doveroso l'esaminare la domanda della Società, in quanto ad essa sia riservato dall'articolo 46 del Capitolato d'oneri della sua concessione, stata approvata colla legge del 26 giugno 1853, il privilegio di qualunque prolungamento della sua linea; ma furono necessarie lunghe trattative per intendersi sulle condizioni della concessione, e specialmente sugli oneri che lo Stato poteva assumere.

Noi abbiamo ora l'onore di presentare alla vostra sanzione la Convenzione, con annesso Capitolato d'oneri, stipulata per la concessione di cui è caso a favore della Società della ferrovia Torino-Pinerolo: pria di addivenire alla quale, il Governo non omise di consultare, oltre a quello delle strade ferrate, il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, come è prescritto dall'articolo 245 della legge sui lavori pubblici. I patti della concessione, che ora verremo brevemente esaminando, furono già approvati dall'Assemblea generale degli azionisti nell'adunanza del 3 maggio ultimo scorso.

Lo Stato non assume alcun onere diretto per la costruzione della linea, ma si obbliga a farne l'esercizio col corrispettivo del 50 per cento del prodotto lordo (articolo 3 della Convenzione). Su tal punto specialmente dobbiamo intrattenerci, anche in riguardo al disposto dell'articolo 17 della legge 29 luglio 1879, col quale il Governo, salva l'approvazione del Parlamento, è autorizzato a concedere le nuove linee ferroviarie, a condizione però che gli oneri dello Stato non siano maggiori di quelli che esso assumerebbe costruendo la linea col concorso dalla legge stabilito a suo carico, secondo la categoria a cui la linea appartiene. È nostro debito quindi dimostrare che nel caso speciale, coll'assumere il Governo l'esercizio della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice al 50 per cento del prodotto, il sacrifizio dell'Erario non eccede i limiti consentiti dalla legge per le linee di 4ª categoria.

Il Consiglio delle strade ferrate, il quale si occupò di ciò colla consueta competenza, mise in rilievo la vera portata della passività che verrebbe ad assumere lo Stato, ed i suoi calcoli sono fondati su basi così attendibili, che noi stimiamo opportuno riprodurli senz'altra aggiunta od osservazione.

L'introito chilometrico della nuova linea, osservò il Consiglio, non può ritenersi maggiore di 10,000 lire, e la spesa d'esercizio deve calcolarsi in base a quella della linea di Pinerolo, tenuto però conto del traffico rispettivo e della pendenza media, la quale sulla linea da costruirsi è doppia di quella che si ha sulla linea di Pinerolo. Se dunque su questa la spesa è di L. 10,000 al chilometro per un introito di L. 17,000, è ragionevole ridurla di 10/17 per la linea di Torre Pellice; ma per le maggiori spese di trazione da una parte, mentre si avrà dall'altra una economia sulle spese di traffico e generali, in complesso le spese d'esercizio possono ritenersi di L. 9,000 al chilometro.

Quindi il Governo, comprendendo la linea in parola fra i 1530 chilometri di 4ª categoria, avrà a sopportare gl'interessi per la sua quota di capitale; la quale, in confronto del costo complessivo di L. 2,100,000, rappresenta il 63.81 per cento, vale a dire un totale di L. 1,340,000, che al saggio del 5 per cento, netto d'imposta, darebbe l'onere annuo di . . . . L. 67,000

da cui deducendo l'utile dell'esercizio lire (10,000-9000) 17 per la parte spettante al Governo, cioè per 63.81 per cento . . . . . » 10,848

Resta l'onere in L. 56,152

Invece, coll'assumere al 50 per cento l'esercizio, il Governo subirà la perdita $17\left(9000 \; \frac{10,000}{2}\right)$ L. 68,000

Però di questa somma che sborserà il Governo, gliene tornerà una parte in forma di ricchezza mobile; inoltre, se non è giusto di tener conto, come pretende la Società, delle imposte prediali, perchè non si creano a nuovo, nè di quelle sui fabbricati, comprese già nelle spese generali, nè di quelle di ricchezza mobile sull'intero reddito delle Azioni, non si può tralasciare di considerare l'imposta sulla circolazione dei nuovi titoli, che saranno oltre a 4000, e questi due cespiti non produrranno meno di . . . . . . » 12,000

Resta l'onere di L. 56,000

Dai calcoli esposti si desume adunque che, anche nella peggiore ipotesi, il Governo, assumendo l'esercizio della linea al 50 per cento, non si sobbarcherà ad una passività annua maggiore di quella che dovrebbe sopportare ove pagasse i 6/10 della spese di costruzione; anzi avrà il benefizio della redimibilità del suo onere; inquantochè, scorsi i 90 anni della concessione, cessande ogni suo aggravio, diverrà proprietario della linea senz'altra spesa.

Nè si potrebbe obiettare che in questi calcoli non è tenuto conto del consumo e deperimento del materiale mobile, e che quindi l'aggravio annuale dello Stato deve riuscire maggiore; imperocchè siffatto titolo viene compreso fra le spese generali di esercizio.

Perciò a noi pare che si possa andar certi che l'onere dello Stato non supererà il limite del suo contributo, come dispone l'articolo 17 della citata legge. Nè sembra si possa dubitare della convenienza del contratto, in quanto che non trattasi già di linea ferroviaria destinata a svolgere i suoi benefizii in una regione nuova, ma solo di un prolungamento di una linea esistente, il cui esercizio è in ogni minimo particolare esperimentato.

Laonde noi crediamo abbastanza cautelato l'interesse della finanza dello Stato, e non possiamo astenerci dall'osservare che lo stesso fatto di essere esercitata dal Governo la linea Torino-Pinerolo allo stesso tasso del 50 per cento, portava per conseguenza di dover estendere l'esercizio anche al suo prolungamento, senza di che si sarebbe resa difficile ogni combinazione per la concessione della linea e per la contabilità dei prodotti, nei quali è già cointeressata la Società concessionaria.

Quanto alle modalità tecniche della linea, osserveremo che la sua lunghezza sarà di chilometri 17, e la spesa di costruzione e d'armamento, senza il materiale mobile, è prevista in L. 2,031,750, ossia circa L. 127,000 al chilometro, compresi gl'interessi durante la costruzione. Elevata è adunque la spesa di costruzione, la quale trova la sua giustificazione nelle particolari condizioni del terreno su

cui la linea deve svolgersi. Ma ciò non ha influenza rispetto al Governo, in quanto che esso non contribuisce in alcuna misura nella spesa di costruzione; e del resto, le condizioni tecniche della linea, nei riguardi dell'esercizio, furono già valutate.

Alla spesa occorrente per adempiere gli impegni che la Società va ad assumere, essa farà fronte coll'aumentare il proprio capitale nei modi voluti dalle leggi sulla materia.

Per la costruzione fu stabilito (articolo 4 del Capitolato) che debba essere adottato il tipo III delle ferrovie economiche, proposto dalla Commissione istituita con decreto ministeriale del 25 agosto 1879, coll'armamento del tipo I, cioè con ruotaie d'acciaio di peso non inferiore a quello fissato per la linea Torino-Pinerolo, con giunte sospese secondo gli ultimi modelli italiani approvati.

La linea sarà dotata di un conveniente numero di Stazioni (articolo 9 del Capitolato), e la concessione durerà 90 anni, a decorrere dalla data della promulgazione della legge approvante la concessione.

Nessun altro patto degno di speciale menzione si contiene nella Convenzione ed annesso Capitolato, i quali atti, nei loro particolari, non si discostano dalle consuete norme, richiamandosi, nel resto, le condizioni della concessione della linea Torino-Pinerolo; devesi solo osservare che fu esclusa, in ossequio della legge di modificazione a quella del 29 iuglio 1879, la concessione della franchigia doganale per l'introduzione dall'estero dei materiali di armamento della linea: provvedimento reclamato dall'interesse dell'industria nazionale, più che da vedute fiscali.

In fine, essendo la Società tenuta (articolo 4 della Convenzione) a versare nelle Casse dello Stato, entro breve termine, la somma di L. 150,000 o in numerario od in titoli al partatore, Consolidato italiano 5 per cento al valore di Borsa, come cauzione a garanzia dell'adempimento degli obblighi assunti, da restituirsi in rate di 50 mila lire a misura che i lavori procederanno, si può essere certi che la Società non verrà meno ai suoi impegni, e darà compiuta la linea nel termine stabilito di anni due dalla data della concessione (articolo 2 della Convenzione).

Ma, ove il termine medesimo spirasse senza che fossero ultimati i lavori, fu comminata la decadenza della Società dai suoi diritti (articolo 3 della Convenzione), e fu stabilito che il Governo potrà provvedere per la prosecuzione e compimento dei lavori, quando sia assicurato il contributo degli enti morali interessati, ai termini della legge 29 luglio 1879, n. 6002 (serie 2ª). —

Connessa alla costruzione della linea Pinerolo-Torre Pellice è quella della linea Bricherasio-Barge, della lunghezza di chilometri 12 e del presuntivo importo di L. 1,500,000, in favore della quale, oltre i precedenti parlamentari, s'invoca il fatto, che gli enti morali interessati assunsero con regolare deliberazione la quota di spesa loro incombente per legge, coll'aumento di 2 decimi della quota medesima.

Il Governo avrebbe desiderato che la Società della Torino-Pinerolo assumesse pure la costruzione di quel tronco di ferrovia; ma la Società, non reputando tale impresa di sua convenienza, declinò l'offerta.

A noi sembra così intimo il rapporto delle due linee, da poterle considerare come il complemento l'una dell'altra; e così giuste ci appaiono le aspirazioni delle popolazioni interessate alla pronta costruzione della ferrovia Bricherasio-Barge, che non esitiamo a proporvi, col bilancio definitivo della spesa, lo stanziamento di una congrua somma a tale uopo, per fare possibilmente in guisa che i lavori della anzidetta linea corrano di pari passo con quelli della Pinerolo-Torre Pellice. —

Data brevemente ragione dei concetti a cui s'inspirò il Governo nello stipulare l'atto di concessione di cui è caso, noi concludiamo perciò collo esprimere la lusinga che voi accorderete il vostro suffragio alle nostre proposte.

Disegno di legge.

Articolo unico. — È approvata la Convenzione ed annesso Capitolato d'oneri, firmata in Roma il 1° aprile 1881 per la concessione a favore della Società della ferrovia Torino-Pinerolo, della costruzione della linea di prolungamento da Pinerolo a Torre Pellice.

Convenzione.

Fra le LL. EE. il coommendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed il sig. cav. ingegnere Adolfo Pellegrini, in rappresentanza della Società della strada ferrata da Torino a Pinerolo, come da mandato di essa Società in data 16 marzo 1881, qui unito,

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società della strada ferrata da Torino a Pinerolo la concessione per la costruzione del prolungamento di essa linea da Pinerolo a Torre Pellice, quale linea la Società predetta si obbliga di costruire a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (Allegato *F*), e dei regolamenti dalla medesima derivanti, per quanto siano applicabili alla costruzione delle ferrovie pubbliche; non che di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo qui annesso.

Art. 2. Non è accordato alcun sussidio da parte dello Stato per la costruziono della linea concessa da Pinerolo a Torre Pellice.

Art. 3. Il Governo assume l'obbligo di esercitare, col mezzo dell'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, la linea concessa, ritenendo per correspettivo della spesa di esercizio il 50 per cento del prodotto lordo. L'altra metà sarà versata nelle casse della Società della ferrovia da Torino a Pinerolo, in compenso delle spese di costruzione della detta linea, che la medesima assume in virtù della presente Convenzione e del relativo Capitolato.

I piccoli prodotti del suolo derivanti dalla strada, come erba delle scarpe, potatura delle siepi, ecc. ecc., rimarranno all'Amministrazione esercente.

Mediante Convenzione da approvarsi dal Ministro dei lavori pubblici, saranno stabiliti i patti e le modalità di esercizio, prendendo per norma quelli che furono stipulati per la linea Torino-Pinerolo colla Convenzione approvata colla legge del 26 giugno 1853.

Art. 4. La Società concessionaria dovrà depositare nelle casse dello Stato, entro un mese dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della legge di approvazione, la somma di L. 150,000 in numerario o in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 per cento al valore di Borsa, a garanzia degli obblighi assunti colla Convenzione medesima e col relativo Capitolato.

Non adiempiendosi al deposito di questa cauzione nel termine sopra indicato, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento o costituzioee in mora.

Art. 5. La cauzione suddetta sarà restituita alla Società concessionaria a rate di L. 50,000 cadauna, appena che la medesima faccia constare, con atti autentici, di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali accettati dalla regia Amministrazione pel doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi.

L'ultima rata di L. 50,000 non sarà restituita se non dopo eseguito il collaudo della linea e trascorso il termine della manutenzione, come all'articolo 11 del Capitolato qui annesso.

Art. 6. La Società concessionaria si obbliga di rimborsare al Governo, a prezzo di perizia, il valore di quelle opere e provviste pervenute in proprietà dello Stato per effetto della decadenza dello ingegnere Langer dalla concessione della ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice, delle quali potesse giovarsi nella costruzione della detta linea.

Art. 7. La presente Convenzione non sarà valida se non dopo approvata per legge.

Fatta a Roma quest'oggi 1° aprile 1881.

Il Ministro delle finanze, MAGLIANI.
Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il rappresentante la Società della ferrovia da Torino a Pinerolo, A. PELLEGRINI.
Testimoni: SCARLATA, IPPOLITO DOLCE.

La Relazione presentata alla Camera dall'on. Plebano,

a nome della Commissione esaminatrice, è pienamente favorevole alla suddetta Convenzione e chiede senz'altro l'approvazione del relativo progetto di legge.

STRADE FERRATE ROMANE

Il 27 corr. ebbe luogo in Firenze l'annunciata Assemblea generale ordinaria. Riservandoci di pubblicare il rendiconto ufficiale, ne diamo oggi il sunto recatoci dai giornali di quella città.

I signori Notari constatano che gli intervenuti sono N. 134 Azionisti rappresentanti.

Azioni Romane N.	91,175	per un Capitale di L.	45,587,500
» » »	29,438	» » »	12,363,970
Totale L.	120,613	L.	57,951,460

aventi diritto a voti 10,462.

L'Assemblea è regolarmente costituita, e l'adunanza è dichiarata aperta dal Presidente.

Dopo di che, il Presidente senator *Fenzi*, ai termini dello statuto, legge il consueto rapporto sopra le cose da trattare nell'adunanza attuale, e col quale si spiegano le ragioni per le quali il Consiglio crede di rimettere ad una adunanza generale straordinaria, da convocarsi non più tardi del 15 novembre prossimo, la nomina della Commissione liquidatrice e la determinazione delle norme per la liquidazione.

Il socio *Lemmi*, che aveva presentata una proposta perchè la nomina della Commissione liquidatrice si facesse in questa adunanza, spiega le ragioni per le quali aveva fatta quella proposta.

Il sig. Presidente corregge un errore di fatto nel quale è caduto il sig. Lemmi, cioè che la rendita debba essere consegnata dal Governo al 31 dicembre prossimo; mentre a quel giorno la Società entra in liquidazione, e secondo la Convenzione, la rendita dev'esser consegnata dopo sei mesi, se non sono sorte delle opposizioni. E fa inoltre osservare come gli argomenti del sig. Lemmi sono fondati sopra dati di fatto, o erronei, o sbagliati.

Il socio *Motta* propone di passare all'ordine del giorno.

Il sig. *Borghini* crede che non si possa deliberare sulla proposta Lemmi, perchè non messa all'ordine del giorno.

L'avv. *Morghen* fa osservare che, a termini dello statuto, si dovrebbe domandare se la proposta Lemmi è presa in considerazione; e nel caso affermativo, potremo deliberare quando si voglia tenere un'Assemblea generale.

Il sig. Presidente spiega l'intendimento del Consiglio, e come il concetto del socio Morghen concordi con quello del Consiglio.

Il socio *Borghini* insiste nella sua opinione, che non si possa legalmente trattare della proposta Lemmi.

L'avv. *Morghen* combatte l'opinione Borghini, appoggiandosi al chiaro disposto dell'art. 37 dello statuto, per il quale delle proposte dei Soci non portate all'ordine del giorno si deve domandare se sono appoggiate, e nel caso affermativo, se sono prese in considerazione. Nè il prenderle in considerazione vuol dire discuterle, ma si deve fissare quando si dovrà discutere.

Il *Presidente* domanda se la proposta Lemmi è appoggiata; ed essendo appoggiata, a nome del Consiglio propone che si rimandi ad un'adunanza straordinaria da convocarsi e riunirsi non più tardi del 15 novembre prossimo.

L'avv. *Morghen* propone, come emendamento, entro il 15 ottobre.

Il *Presidente* spiega le ragioni che hanno mosso il Consiglio; e poichè l'avv. Morghen modifica la sua proposta fissando il termine più lontano al 31 di ottobre, il Presidente, a nome del Consiglio aderisce; e si pone in conseguenza ai voti la proposta di riunire l'assemblea straordinaria per nominare la Commissione liquidatrice e fissare le norme per la liquidazione, ch'è approvata all'unanimità.

Il *Presidente* invita i signori Sindaci a leggere il loro rapporto.

Il socio *Lemmi* propone che, essendo il rapporto dei Sindaci e quello del Consiglio già stampati e circolati, se ne ometta la lettura. La proposta è approvata. Aperta la discussione sul bilancio, il socio Lemmi chiede schiarimenti sul lento andamento dei lavori per la Stazione di Livorno.

Il comm. *Bertina*, reggente la Direzione generale, dice come egli comprenda l'impazienza del socio Lemmi, ma anche il socio Lemmi deve comprendere le difficoltà di condurre celeremente i lavori della Stazione, che debbono compiersi senza interrompere l'esercizio, mentre la Stazione si costruisce sul medesimo luogo dove si deve proseguire ad esercitare la linea. Tuttavia il contratto fissa il termine di un biennio a compire la Stazione, e tutto fa ritenere che in questo termine i lavori, comunque difficili, saranno compiti.

Il socio *Lemmi*, destando spesso l'ilarità degli adunati, fa altre osservazioni sul bilancio, alle quali rispondono i signori Sindaci e il signor Presidente.

Posta ai voti l'approvazione del bilancio, dichiarano di astenersi il socio Lemmi, il Consiglio e il Direttore. Il bilancio è approvato all'unanimità.

Il *Presidente* interpella l'Assemblea se qualcuno ha da far proposte per la rimunerazione da dare ai Sindaci.

Il socio *Borghini* propone che si diano le solite L. 5000. Posta ai voti la proposta Borghini, astenendosi il socio Lemmi, è approvata all'unanimità.

Si fa dai Notari l'appello nominale per la nomina di un consigliere definitivo in surroga del sig. comm. marchese Gioachino Pepoli, defunto, da rimanere in ufficio fino al 31 dicembre 1881 (art. 44 dello statuto); e per la nomina di tre Sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1881.

Fatto lo spoglio dei voti, rimangono eletti:

a *Consigliere* il sig. cav. Enea Bignami con .	: voti 9516
a *Sindaci* i sig. Brunicardi ing. Adolfo	» 9671
» Campioni Pompeo	» 9749
» Franco Giulio	» 8831
a *Supplenti Sindaci* Sciama	» 8931
» » Pereire de Leon	» 9321

Dopo di che, l'adunanza è dichiarata sciolta.

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Pregiatissimo Amico

Ecco la solita tabella, che dà lo stato dei lavori nella *Galleria del Tenda*, e le quantità di lavoro eseguito nell'ultimo bimestre aprile-maggio, in relazione ai precedenti (*).

Oltre a quanto è portato in codesta tabella, altri lavori furono fatti; come, per esempio, il rivestimento di alcune tratte considerevoli dei piedritti, lasciati scoperti dall'Amministrazione dello Stato prima dell'Impresa attuale, perchè allora le apparenze della roccia facevano ritenere che quei rivestimenti si sarebbero potuti risparmiare. Fra le opere esterne d'accesso alla galleria, la maggiore, che è un ponte di tre archi sopra un torrente presso la bocca sud, è condotta a buon punto della sua costruzione.

Come risulta dalla tabella, la distanza, che separava le due gallerie di *avanzata* al 31 maggio scorso, era di m. 288.86, sicchè tra poco la comunicazione fra i due cantieri di scavamento sarà ottenuta.

L'Impresa Giovanetti e C. costruttrice conduce l'opera con molta attività; chè anzi ha presentato al Ministero una proposta, per la quale essa Impresa, contro un premio da convenire, si obbligherebbe a dare il libero passaggio pei ruotabili entro la galleria alcuni mesi prima del termine contrattuale.

L'anticipata comunicazione fra le due valli (la quale, come è noto, toglie di mezzo la lunga e dispendiosa salita del

(*) V. *Monitore* N. 16 a. c.

Colle di Tenda) riceve importanza speciale da questo, che se ne potrebbe trarre profitto durante l'estate del prossimo anno, che è la stagione del maggior passaggio.

Si crede che il Ministero abbia preso in considerazione la proposta; e l'Impresa attende le deliberazioni dell'Amministrazione per dare ai lavori quell'ulteriore impulso, che è indispensabile per ottenere lo scopo prefisso. Al maggior dispendio, che quel maggiore impulso non mancherebbe di produrre, sarebbe compenso il premio da stabilirsi.

Non isfuggirà di certo ad alcuno, che la galleria del Tenda, oltre ai vantaggi che recherà al commercio, per lo agevolato valico delle Alpi marittime, porrà in diretta e pronta comunicazione i due versanti del Colle, sul quale si stà costruendo poderose opere di difesa e di sbarramento.

Vi saluto distintamente

Torino, 22 giugno 1881.

Vostro aff.mo amico
Ing. Ferrari.

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 31 maggio 1881, e quantità di lavoro eseguito in aprile e maggio detto anno.

(Lunghezza di progetto m. 3173.56).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Differenze ossia lunghezze complem.		Lavoro eseg. dal 1° aprile a tutto 31 maggio	Osservazioni
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	Al 31 maggio	Al 31 marzo		
1	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . . »	1426.00	1175.50	2601.50	572.06	670.96	98.90	Continuano le roccie: A Nord, calcari schistose, argillose; A Sud, anidriti, arenarie.
2	Canali di *strozzo* . . . . »	80.00	41.50	121.50	450.56	541.56	91.90	
3	Vôlti in calotta . . . . »	18.00	49.00	67.00	383.56	485.56	102.00	
4	Scavi per vôlti in calotta . . . »	26.00	10.00	36.00	347.56	446.56	99.00	
5	*Strozzetti* . . . . »	1.00	10.00	11.00	368.56	423.71	87.15	
6	*Avanzate* . . . . »	31.60	16.00	47.60	288.96	386.76	97.80	
	Somma . . . m.	1582.60	1302.00	2884.60				

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nei giorni 23 e 24 del corr. mese, si è riunita in Milano, sotto la presidenza dell'Ispettore delle ferrovie comm. F. Biglia, la Commissione incaricata dal Ministero dei lavori pubblici di studiare alcune questioni relative ai tipi del materiale mobile ferroviario. Oltre il Governo, vi erano rappresentate le tre grandi Amministrazioni delle ferrovie italiane.

La Commissione si è anzitutto occupata della questione se debbasi continuare il tipo delle attuali vetture, con compartimenti trasversali, oppure adottarne un altro. Dopo maturo esame, sia dal lato tecnico, che dal lato economico, la Commissione ritenne che il tipo americano a corridoio longitudinale centrale possa tornare utile, specialmente quando si possa ottenere una economia nel personale di servizio, e ciò sulle linee suburbane e su quelle d'interesse locale.

Ma pei lunghi viaggi venne riconosciuto che gli svantaggi del sistema americano superano i beneficii, e quindi la Commissione ritenne essere conveniente il continuare col tipo ora in uso.

Essa si occupò quindi della chiusura delle carrozze e d'altre questioni d'indole affatto tecnica e senza particolare importanza per il pubblico.

Il 27 corrente, come era stato preannunciato, fu tenuta a Lucerna l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della strada ferrata del Gottardo, la quale approvò ad unanimità il rapporto di gestione dell'esercizio 1880, e riconfermò in carica tutti i membri del Consiglio scadenti nel 1881, fra i quali notansi gli italiani signori Correnti, Tortarolo e Maraini.

La Camera di commercio ed arti di Carrara ha reclamato al Ministero dei lavori pubblici affinchè venisse aumentato il numero dei treni sulla linea da Avenza a Carrara.

Sappiamo che, in merito a tale reclamo, venne interpellato il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, il quale ha riconosciuto che, dopo l'attuazione del nuovo orario sulla linea Pisa-Genova, l'attuale numero di convogli sulla linea Avenza-Carrara non corrisponde ai bisogni di questa ultima città. Il Consiglio medesimo ha perciò sottoposta all'approvazione governativa la istituzione di due nuovi treni di andata e due di ritorno sulla predetta linea.

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha fatto procedere dal competente Servizio ad opportuni studii intorno al sistema di disinfezione dei vagoni destinati al trasporto del bestiame. Il risultato di questi studii e le conseguenti proposte saranno prese in esame dai Capi-servizio dell'Amministrazione, i quali dovranno pronunziarsi sul sistema che si presenta il più conveniente ad essere adottato.

Il Consiglio di amministrazione delle preindicate ferrovie ha autorizzata la propria Direzione dell'eser-

cizio a dar corso alle pratiche di appalto pei lavori di ampliamento della Stazione di Sestri Ponente e per le opere d'impianto della nuova Stazione di Arbavola, fra Pisa e Torre del Lago; nonchè a disporre perchè sia dato corso ai lavori per varie costruzioni nella Stazione di Novi.

><

Il 22 corrente mese ebbe luogo l'asta definitiva per l'appalto del tronco della galleria dei Ceracci ed accessi, della linea Lucca-Viareggio. L'appalto venne definitivamente deliberato al sig. Enrino Campos per la somma di L. 1,090,371.12, ossia col ribasso complessivo del 14.37 per cento su quella di appalto.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha segnalato al Governo l'atto di coraggio compiuto dal guarda-eccentriche Noris Agostino, della Stazione di Verona P. N., il quale, con grave pericolo della propria vita, riescì a togliere dal binario un certo Spadorato, che, colla intenzione di suicidarsi, vi si era gettato mentre sopraggiungeva un treno a grande velocità.

><

L'annunciato treno di piacere da Parigi a Milano non verrà effettuato che verso la fine del mese di agosto o nella prima quindicina di settembre.

><

La suddetta Amministrazione applicherà fra breve le disposizioni concertate nella Conferenza di Firenze tra il Governo e i delegati delle Ferrovie, per prevenire i furti nei bagagli e nelle merci in viaggio.

><

Su domanda del Comune di Pasian Schiavanesco. l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha autorizzata l'ammissione di quella Stazione al servizio delle merci a grande velocità.

><

L'Amministrazione predetta ha sottoposto alle decisioni del Ministro dei lavori pubblici le modificazioni da introdursi nel regolamento del Consorzio di mutuo soccorso, nonchè la nuova pianta morale dell'Ufficio del Consorzio stesso e degli Ispettori sanitarii.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un opuscolo testè pubblicato a Milano, per cura del Consiglio medesimo, ed intitolato: *La organizzazione del servizio economico sulle Ferrovie austriache, esposta dal dott. Max barone di Buschmon, segretario nel Ministero del commercio.*

È una traduzione autorizzata dall'autore, con aggiunte dello stesso, deliberata dal suddetto Consiglio d'amministrazione su proposta del suo vice-presidente comm. Benazzo, ed eseguita, per incarico del Consiglio medesimo, dal dott. Maggiorino Ferraris.

Tale pubblicazione viene a far seguito alla Relazione presentata dal Consiglio suddetto al Ministro dei lavori pubblici intorno all'estensione del servizio economico su alcune linee già esistenti, ed è indirizzata al Ministro stesso, allo scopo che possa esser tenuta a calcolo negli studii che si stanno facendo dall'apposita Commissione da lui nominata per l'*applicazione dei sistemi più economici di esercizio.*

Ci riserbiamo di ritornare sull'argomento.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 giugno 1881 in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Airasca-Moretta, della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore;

Un progetto per l'ampliamento e riordinamento generale della Stazione ferroviaria di Venezia;

Un progetto pel consolidamento della scarpa destra del rilevato denominato San Francesco nel chilometro 94 della ferrovia Catania-Licata;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Torino a Carmagnola, con diramazione per Moretta;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Grumo Nevano, in provincia di Napoli, a Succivo, in provincia di Caserta;

Ed un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Rezzato a Vobarno, in provincia di Brescia.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere nella sua adunanza del 26 giugno corr. trattato di varii affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i seguenti lavori:

a) Costruzione di una tettoia pel servizio dei magazzini a Porta al Prato;

b) Costruzione di un pennello nel fiume Cecina;

c) Lavori di difesa al ponte sul Tevere, chilometri 92 + 252 della linea Orte-Chiusi;

d) Apertura di una cava di ghiaia nel fiume Cecina;

e) Costruzione di panche pel trasporto dei militari nei carri-merci.

2. Approvava l'acquisto di alcuni generi occorrenti all'esercizio, cioè: ferro in verghe, ferro sagomato e lampioni.

><

Ecco le informazioni che abbiamo promesso di dare circa il progetto di appalto del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Casalmaggiore e Piadena.

Il tronco in parola ha la sua origine a Casalmaggiore, e per San Giovanni in Croce va ad allacciarsi alla ferrovia Cremona-Mantova nella Stazione di Piadena, percorrendo una lunghezza di m. 17,959.

Nella planimetria del tronco, lo sviluppo della parte in curva misura m. 2,630, e quello in rettilineo m. 15,329.

Nell'altimetria, le pendenze non sono rimarchevoli, e stanno comprese nei limiti di m. 0.35 a 6.00 per mille per una lunghezza complessiva di m. 11,009, rimanendo la restante parte del tronco. cioè m. 6,950, in orizzontale.

Considerevole è il numero delle opere d'arte minori, le quali raggiungono le 93, di luce compresa fra 0.50 e 6 metri.

Le opere d'arte principali sono tre, cioè due ponti di 10 m. di luce sui canali Sabbionera e Delmoncella, ed altro ponte di 14 m. sul canale Delmona.

In servizio degli abitati toccati dalla linea sono preventivate due Stazioni, delle quali una per Casalmaggiore e l'altra per San Giovanni in Croce. Per la Stazione di Piadena, già esistente, sono proposte opere di ampliamento.

Pel personale di sorveglianza è prevista la costruzione di 12 case cantoniere e di 3 garette di guardia. Per la continuazione della viabilità attraverso la ferrovia, sono proposti n. 29 passaggi a livello.

Il costo del tronco ammonta in complesso a L. 1,800,000.

ossia L. 100,000 circa al chilometro. I lavori da appaltare però importano solo L. 1,160,000, essendo esclusi l'armamento e le espropriazioni, a cui provvederà direttamente l'Amministrazione governativa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio previene il pubblico, che il servizio di corrispondenza colle I. R. Poste Austriache, pel trasporto a grande velocità del numerario, dei valori e degli articoli di messaggerie, ora in attività pella via del Brennero e di Gorizia, verrà effettuato, a cominciare dal 1° del p. v. mese di luglio, anche pel valico della Pontebba.

Con questa opportunità, ed in seguito a comunicazione avuta dalla Direzione generale delle I. R. Poste in Vienna, entreranno pure in attività le nuove tariffe pelle percorrenze estere dell'Austria-Ungheria e della Germania, le quali tariffe, in uno ai prezzi di trasporto fra le Stazioni italiane ammesse al detto servizio, ed i punti di scambio di Ala, Gorizia e Pontebba-confine, trovansi raccolte in un nuovo prontuario, i cui prezzi saranno applicabili col 1° del mese suddetto.

Il prontuario trovasi vendibile presso le principali Stazioni della rete al prezzo di L. 1.

— La stessa Direzione dell'esercizio annuncia che, ultimatesi le pratiche in corso colle Ferrovie in corrispondenza, affine di riordinare il servizio cumulativo pei trasporti a grande e piccola velocità da e per la Boemia, le cui tariffe furono soppresse col 31 maggio u. s., a cominciare dal giorno 16 luglio prossimo il suddetto servizio cumulativo sarà riattivato per la via di Peri, ed esteso anche a quella di Pontebba, in base alla nuova Tariffa-Prontuario (edizione di luglio 1881), che dal 28 corrente mese in poi è vendibile presso le principali Stazioni di questa rete a L. 3.

La predetta nuova Tariffa-Prontuario, corrispondente alle tariffe italo-germaniche del 1° ottobre 1880, alle quali anzi forma appendice, contempla i trasporti anche per la nominata via di Pontebba, conforme agli accordi intervenuti ed alle deliberazioni in proposito del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, nonchè all'approvazione impartitavi da S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

Ferrovia Gallarate-Novara-Pino — Alle 10 ant. dell'8 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Milano, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Gallarate-Varano della ferrovia Gallarate alla linea Novara-Pino, della lunghezza di m. 15,000 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature dei ponti metallici e la provvista e posizione in opera dell'armamento e dei meccanismi), per la presunta somma di L. 3,405,600.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 13, gli altri in mesi 16 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate le offerte con deposito in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 110,000, ed in L. 220,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 9 antim. dello stesso giorno 8 luglio, presso il detto Ministero e presso la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Varano-San Giano, della ferrovia Gallarate alla linea Novara-Pino, della lunghezza di m. 13,476 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature pei ponti metallici, e la provvista e posizione in opera dell'armamento e dei meccanismi), per la presunta somma di L. 2,752,200.

I lavori dovranno essere compiuti, quelli indispensabili per l'apertura della linea all'esercizio in mesi 13, gli altri in mesi 15, dal giorno della consegna.

Per essere ammesi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 93,800, ed in lire 187,600 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini — Alle ore 10 antim. dello stesso giorno 8, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra il Canale Bevano e la Stazione di Cervia, della lunghezza di m. 9,549.81, in provincia di Ravenna (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento e meccanismi fissi, i fabbricati per Stazioni, case cantoniere e caselli), per la presunta somma di L. 265,211.

I lavori dovranno essere ultimati entro mesi 9, dal giorno della consegna:

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,300, ed in lire 26,521 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Foggia-Manfredonia — In seguito alla diminuzione del ventesimo fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,417,409.39, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 28 maggio scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Foggia-Manfredonia, in provincia di Foggia, della lunghezza di m. 35,516 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso), si procederà alle ore 10 antim. del 9 luglio, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,346,538.92, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, e quella definitiva in L. 130,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Asti-Nizza-Acqui — Il 2 del corrente mese radunavasi in Nizza Monferrato, sotto la presidenza del comm. Saracco, senatore del Regno, il Comitato per la ferrovia Asti-Nizza-Acqui.

In tale adunanza, l'ing. Vincenzo Adorni presentò il progetto di questo tronco ferroviario a sistema economico, con scartamento normale, e fece una relazione abbastanza dettagliata degli studii che si eseguirono sotto la sua direzione.

Secondo la planimetria dell'ing. Adorni, la ferrovia pel tratto Asti-Nizza passerebbe sotto Agliano e non sotto Mombercelli; e pel tratto Nizza-Acqui, terrebbe la valle del Medrio e del Cervino, invece di quella della Bogliona.

Il Comitato prese atto della presentazione del progetto, e lodò il lavoro con diligenza eseguito dall'ing. Adorni, il quale acconsentì fosse depositato presso il segretario del Comitato stesso. Frattanto, nell'intento di proseguire nell'opera, si deliberò di sentire le proposte degli intraprenditori di costruzioni ferroviarie.

Ferrovia di Superga — L'ing. comm. T. Agudio, ottemperando all'invito avuto dal Sindaco di Torino con lettera del 14 corr., in esito alla deliberazione della Giunta riferita nel nostro numero precedente, ha diretto in questi giorni all'on. Sindaco ed alla Giunta medesima un *Memorandum*, con cui accompagna il *progetto definitivo* col preventivo della spesa, che fu già approvato dall'Ufficio tecnico municipale e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che formò la base dell'invito ministeriale già diretto alla Provincia per la domanda di concessione.

L'ing. Agudio, a nome proprio e del socio Bellani, conferma, circa alle condizioni del contratto ed alle garanzie per l'esecuzione del medesimo, l'atto di offerta presentato sino dal 9 giugno; e, dopo aver ricordato tutti i precedenti di questa lunga pendenza, e dimostrato che la concorrenza colla proposta della Ditta Fell non è ammissibile, dacchè i due sistemi di trazione non possono tra loro seriamente paragonarsi, conchiude col sottomettersi al superiore criterio dell'on. Sindaco e della Giunta, sollecitando però la definitiva soluzione.

Per ultimo, si dichiara pronto a presentare quelle ulteriori aggiunte e modifiche al progetto, che, in conformità alle osservazioni dei Corpi tecnici, fossero richieste per la preferenza del Governo tra i due sistemi Agudio e Fell.

Tramway Torino-Gassino. — Domenica scorsa ebbe luogo a Gassino la collaudazione definitiva del *tramwa* Torino-Gassino.

Presero parte alla festa il prefetto comm. Casalis, il sindaco Ferraris, l'on. Di Revel, gli assessori municipali, comm. Bianchi, Guadagnini, Malvano e Melano, il procuratore generale avv. Noce, il comm. Denicotti provveditore agli studi, l'Intendente di finanza della provincia, cav Demaria, il comm. Beckers, rappresentante della Società Belga dei *tramways*, ed un'eletta schiera di altri personaggi.

Ricevuti splendidamente a Gassino, vennero invitati ad un sontuoso banchetto, in cui pronunziarono discorsi applauditi il sindaco di Gassino, cav. Quadrupani, il prefetto di Torino, il sindaco Ferraris, il deputato Revel e il signor Viale.

Alle ore 4 la comitiva faceva ritorno a Torino.

Tramway Pinerolo-Cavour — Domenica seguiva pure l'annunciata inaugurazione del *tramway* a vapore tra Pinerolo e Cavour. Alla festa prendevano parte i senatori Benintendi, Bertea e Paglieri, il deputato Davico, il sindaco di Pinerolo cav. Fer, il presidente di quel Tribunale, il sotto-prefetto Manassero, i deputati provinciali Cibrario e Daneo, il consigliere comunale di Torino ingegnere Peyron, l'avv. Buttini consigliere provinciale di Cuneo, non pochi ufficiali dell'esercito ed altri invitati.

Alle 11 3[4 ant. si partiva dalla Stazione provvisoria di Pinerolo, ornata ed addobbata con fiori, bandiere e festoni. La locomotiva trascinava quattro carrozze eleganti e comode, costruite dal torinese Alessandro Locati, nella prima delle quali trovavasi la banda musicale di Pinerolo.

La popolazione si era tutta riversata sulle piazze e nelle strade, e gli applausi echeggiavano di continuo.

A mezzogiorno si faceva una breve fermata ad Osasco, ove il sindaco, conte Cacherano d'Osasco, riceveva tutti nel giardino del suo castello, con gentilezza veramente squisita.

Ripreso il cammino, fermavasi ancora la vaporiera innanzi al paese di Garzigliana, ove si era innalzato un padiglione, e si era preparato relativo servizio di bibite.

All'una e mezza si giungeva, dopo un percorso di 13 chilometri, all'ameno paese di Cavour, tutto imbandiernto. I Cavourini salutarono con fragorosi battimani l'arrivo del *tramway*.

Quivi era preparato il banchetto, al quale presero parte circa 200 commensali.

Allo *champagne* parlarono il sindaco di Cavour, signor Masselli, il conte d'Osasco, l'on. Davico, il concessionario del *tramway* signor Berrier Delaleu, il senatore Paglieri, l'avv. Stefano Fer, sindaco di Pinerolo, il senatore Cesare Bertea, ed altri, che brindavano al valoroso Delaleu, a Saluzzo ed a Pinerolo, alla prosperità dei *tramways*, al Re ed alla Regina!

Alle 6 1[2 la comitiva fece ritorno a Pinerolo, ed alle 8 ripartiva per Torino.

La splendida festa è stata però turbata da un doloroso incidente nel ritorno da Cavour, poco prima di Garzigliana, per la caduta di un musicante, in seguito all'urto improvviso di un carro contro le vetture del *tramway*. Trasportato dalla strada sul *tramway*, il povero musicante veniva ricoverato nell'Ospedale di Pinerolo. I medici non disperano di salvarlo.

Tramway Torino-Carmagnola — Da due giorni si è compiuto il binario sul quale passerà il *tramway*, che da Torino per Carignano conduce a Carmagnola, aprendo così nuove vie al commercio fra queste città. Il collaudo dolla linea da molto tempo desiderata, e la festa inaugurale, avranno luogo il più presto possibile.

Tramway Torino-Orbassano — Anche questo *tramway* si può dire ultimato, e già si parla dell'inaugurazione, che avrà luogo il 3 prossimo luglio.

Intanto venerdì scorso fu fatta la seconda prova, che riescì benissimo. Gli abitanti d'Orbassano fecero accoglienza festosa al proprietario e concessionario della linea, signor ing. Corti, che seppe tradurre in fatto il tanto desiderato progetto.

Sappiamo che il Ministero ha già accordato l'esercizio provvisorio della linea, e che le Autorità locali non tarderanno la loro visita di collaudo.

Tramway di Brescia. — Il 22 corr. si è aperto al pubblico il *tramway* Brescia-Rezzato, con buon concorso di viaggiatori. Le corse procedettero regolarmente e in perfetto orario; il quale poi venne modificato, per meglio soddisfare al desiderio di quelle popolazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 20 corr., il Consiglio federale deliberò di proporre alle Camere federali di accordare la ratifica alla fusione delle Società della Ferrovia svizzera occidentale e della Ferrovia del Sempione, sotto il nome di *Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale e du Simplon*, però alle seguenti condizioni:

1. La Società fusa entra in tutti i diritti e doveri che finora appartenevano, sia alla Società delle ferrovie della Svizzera occidentale, sia alla Società della ferrovia del Sempione, in seguito alle esistenti concessioni.

2. La Società fusa si obbliga a presentare alla Confederazione, per sè e per il Governo del Cantone del Vallese, un inventario stabilito all'epoca della fusione sullo stato della sostanza dell'impresa della Ferrovia del Sempione. Inoltre, la stessa è responsabile delle dichiarazioni che vennero fatte dai propri rappresentanti e contraenti nel Messaggio, a proposito di alcune differenze, di cui, senza turbare direttamente la fusione, si tenne però parola durante le trattative.

3. In base alla seguita fusione, i conti della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie non potranno essere caricati in veruna guisa, e rimane alla Confederazione il diritto di esaminare questi conti, sia nell'una che nell'altra direzione.

— Nella seduta poi del 23 al Consiglio degli Stati, malgrado la opposizione dello Stato di Ginevra, la suddetta fusione venne approvata con 21 voti favorevoli e 2 (ginevrini) contrarii.

Ferrovie di Rumania. — Si ha per telegrafo da Bukarest, 27:

La Camera discusse il progetto per la conversione di 48 milioni delle antiche Obbligazioni ferroviarie. Il rapporto della Commissione conchiudeva pel rigetto delle Convenzioni già conchiuse dal Governo con diverse Case bancarie di Berlino e Parigi. Il Presidente del Consiglio combattè il rapporto; tuttavia la Camera approvò le conclusioni di esso. Bratiano dichiarò allora che il Governo non accetta il voto. La discussione continuerà.

Ferrovie nel Messico. — Si ha da Messico, 26: Un treno cadde nel fiume di Sant'Antonio, presso Quartla, essendosi rovinato un ponte. Si deplorano 200 morti e molti feriti.

Notizie Diverse

Studii sul Tevere. — Il Collegio degli ingegneri di Roma, adunato la sera del 20 corr. in assemblea assai numerosa, dopo aver udita la lettura della Relazione dell'ing. Cadolini sul progetto di una nuova inalveazione, ossia rettifilo del Tevere attraverso ai Prati di Castello, compilato per cura del Ministero dei lavori pubblici, ha approvato ad unanimità le conclusioni della Commissione, ha cioè riconosciuto ed ammesso che « la proposta nuova inalveazione non sia da preferirsi alla sistemazione dell'alveo attuale superiormente al Ponte di S. Giovanni dei Fiorentini ».

La proposta fu svolta con un chiaro discorso dell'ingegnere Pettini, al quale rispose il relatore, fornendo tutti gli opportuni schiarimenti.

Il discorso del comm. Cadolini, relatore, fu pregevolissimo, come la Relazione da lui presentata al Collegio degli ingegneri. Questa Relazione (di cui noi pure abbiamo sott'occhio un esemplare, gentilmente trasmessoci) è una vera monografia, nella quale il grave argomento è trattato con grandissima competenza e dottrina, e con straordinaria chiarezza.

Ne è prova anche la circostanza che il progetto del rettifilo non trovò alcun sostenitore fra i membri del Collegio.

L'assemblea si è sciolta, facendo unanime plauso al lavoro della Commissione ed alla pregevole Relazione del comm. Cadolini.

— A questo proposito leggiamo poi nel *Diritto*, del 21:

Il dottor B. Santini, ingegnere-capo del Genio civile, ha pubblicato un notevole opuscolo (Roma, Loescher), nel quale si occupa con amore e con competenza delle varie proposte di sistemare il Tevere entro la città.

Il signor Santini non vuole ricordare le diverse proposte di sistemazione del fiume, da Giulio Cesare ai nostri giorni; e si limita a parlare delle tre seguenti, che crede maggiormente meritevoli d'esser considerate:

1. Sistemare il Tevere nella presente sua giacitura, con opportuni lavori di sponda e di fondo.

2. Canalizzarlo mediante dighe sommergibili, pur mantenendone l'andamento attuale.

3. Rettificarlo, portandolo nei Prati di Castello, e sussidiare questa rettificazione con altra fuori di Porta Portese.

La prima proposta, dovuta all'ing. Canevari, non è giudicata favorevolmente dall'autore dell'opuscolo; e la seconda non avrebbe che il solo pregio, a conti fatti, di migliorare la navigazione del Tevere.

Le conclusioni del sig. Santini sono invece favorevoli alla terza proposta, la quale essendo adottata, egli crede che Roma sarà nel modo più conveniente liberata dai disastri delle inondazioni, resa assai più salubre, ed incomparabilmente abbellita, perchè si avrebbe un Lungo Tevere, che, degnamente attuato, non troverebbe riscontro in nessun'altra città del mondo. In quanto alla spesa, si avrebbe un aumento, ma la differenza è così piccola, da non doversene fare alcun caso.

I competenti nella materia discuteranno, dal punto di vista idraulico, le ragioni addotte dal signor Santini.

I disastri nelle fabbriche di Roma — La Commissione nominata dal Prefetto di Roma, d'accordo coll'Amministrazione municipale, allo scopo di studiare i provvedimenti atti a prevenire i disastri nelle fabbriche, che, pur troppo, sono assai frequenti in Roma, ha costituito due squadre o Commissioni parziali tecniche, coll'incarico di procedere subito ad una ispezione accuratissima di tutte le fabbriche in costruzione in Roma e nel suburbio.

Le dette Commissioni parziali tecniche sono composte ciascuna di un ingegnere del Genio civile governativo, di due ingegneri municipali, di un delegato di pubblica sicurezza ed un ufficiale del Corpo dei Vigili.

Ciascuna Commissione si divise il lavoro onde affrettarlo il più possibile, incominciando dalle costruzioni che abbisognano di provvedimenti più urgenti.

Il mandato di queste squadre o Commissioni si può riassumere nei seguenti punti principali:

1. Riconoscere lo stato di fatto delle costruzioni in corso, dal punto di vista del modo di fabbricazione e dell'impianto delle pontature, e di quanto altro può influire alla sicurezza degli operaj sul lavoro.

2. Suggerire i provvedimenti necessarii ad assicurare la incolumità dei lavoranti e di quelli che transitano per le vie.

3. Riferire al Prefetto i casi d'urgenza per quelle misure che dovranno esser prese senza dilazione.

4. Indicare le norme che dovranno stabilirsi per le nuove costruzioni, affinchè vengano evitati pericoli ed inconvenienti per l'avvenire.

Ora la detta Commissione d'inchiesta e di vigilanza ha già passato in rivista parecchie fabbriche in costruzione; e per alcune di esse ha provocato la sospensione dei lavori, che fu tosto ordinata dal Prefetto. Altri urgenti provvedimenti furono proposti dalle due Sotto-Commissioni, le quali continuano con zelo nell'importante loro cômpito.

Progetti stradali a Genova. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* che assai numerosa riuscì l'assemblea generale dei commercianti ed industriali dei Comuni annessi, radunati appositamente il 26 corr. in Genova per approvare i lavori ed il progetto della Commissione esecutiva, eletta il 10 febbraio u. s. per fare gli studii opportuni affinchè venga costruita una nuova strada d'accesso dal suburbio alla Stazione Brignole.

Presiedeva l'ing. Lazzaro Romairone.

Dopo lettura di una elaborata relazione, redatta dal segretario sig. Michelangelo Mozzi, l'assemblea approvava all'unanimità il progetto della Commissione suddetta, e dava mandato alla Commissione esecutiva perchè portasse a buon fine i lavori intrapresi.

Veniva quindi spedito al ministro Baccarini il telegramma seguente:

« Commercianti industriali frazioni suburbane Genova radunati assemblea generale, udita relazione Commissione speciale nominata tutela loro interessi, fanno voti affinchè progetto accedere Stazione Brignole, approvato unanimità, abbia benevolo appoggio cotesto Ministero — *Il presidente* ROMAIRONE ».

Il Presidente ringraziava infine l'Assemblea per la fiducia riposta nella Commissione, promettendo che essa si adoprerà ancora con ogni sua possa, affinchè il progetto venga portato ad esecuzione.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche in Napoli. — Abbiamo già annunciata la Convenzione stipulata da questa S[illegible] presso il Minist[illegible] Stabilimenti [illegible] questa Società per l'acquisto degli O[illegible] della Ditta Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona.

Ora abbiamo sott'occhio il processo verbale dell'Assemblea generale straordinaria del 18 corr., in cui venne approvata tale Convenzione.

Risulta che gli Azionisti presenti erano 23, rappresentanti N. 4581 Azioni; e che, letta dal presidente comm. Domenico Gallotti la Relazione del Consiglio d'amministrazione, dopo breve discussione, venne all'unanimità approvato l'ordine del giorno proposto dal Consiglio medesimo nei seguenti termini:

« 1° Di ratificare la Convenzione stipulata addì 22 aprile u. s. fra il comm. A. Cottrau, quale Amministratore-Delegato dell'Impresa, ed i signori De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob, tanto in nome proprio, quanto in solido, quali rappresentanti, il primo della *Société des Forges de l'Horme*, e gli altri della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* di Savona.

« 2° Di autorizzare il Consiglio di amministrazione a fare le pratiche necessarie presso il R. Governo per ottenere che il Capitale sociale, ossia il Capitale-Azioni, sia aumentato, portandolo da un milione e mezzo fino a L. 2,250,000.

« 3° Di autorizzare il Consiglio ad emettere nuove Obbligazioni fino a concorrenza dell'ammontare del Capitale-Azioni, lasciando la facoltà ad esso Consiglio di determinare la misura, le epoche ed i modi per la emissione, tanto delle nuove Azioni, quanto delle Obbligazioni.

« 4° Di rinunziare, per parte degli Azionisti, al diritto di preferenza sulle tremila nuove Azioni da emettersi,

« 5° Di nominare i signori Paolo De Saugy ed Augusto Galopin-Süe membri del Consiglio di amministrazione pel biennio incominciato addì 23 aprile u. s., ossia il giorno dell'ultima Assemblea generale ordinaria, da entrare però in funzioni il giorno in che la Convenzione del 22 aprile 1881 sarà pienamente ed in tutte le sue parti attuata ».

Le Società di navigazione Rubattino e Florio. — Il 24 corr. si è riunita la Giunta parlamentare a cui fu deferito l'esame del progetto di legge per la fusione delle Società di navigazione Florio e Rubattino; e quantunque abbia porteto a termine la discussione sui diversi articoli del progetto, tuttavia essa ha sospeso la nomina del relatore, in attesa di alcuni ultimi schiarimenti dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici.

Escursioni di allievi-ingegneri. — Gli alunni dell'ultimo anno della Scuola d'applicazione di Roma partiranno il 10 luglio pel consueto viaggio d'istruzione, muovendo per Firenze, Milano, Venezia, Schio e Genova, per visitare, non soltanto la parte meccanica della Mostra milanese, ma ancora i principali opifizii e gli importanti lavori idraulici che troveranno durante l'indicato itinerario.

Ufficii telegrafici. — Il 20 corr. in Umbriatico (provincia di Catanzaro), il 12 in Sampeyre (prov. di Cuneo), ed il 15 in Tavernia (prov. di Catanzaro), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, ol servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telefono Nigra. — La *Società generale telefonica italiana*, dovendo procedere alla scelta degli apparecchi telefonici, ha trovato che il migliore fra i varii sistemi italiani e stranieri è quello del signor Nigra di Torino, già noto per varie altre invenzioni.

Il 18 corr. fu stipulato a Roma il contratto, col quale la Società telefonica italiana si è procurata la esclusività per l'Italia dell'apparecchio Nigra.

Esposizione internazionale d'elettricità. — Il 18 corr. si riunì al Ministero di agricoltura, industria e commercio la Commissione Reale, incaricata di promuover il concorso italiano all'Esposizione internazionale di elettricità, che sarà aperta a Parigi il 1° agosto p. v. In assenza del presidente, senatore Palmieri, presiedeva il senatore Giovanni Cantoni, direttore dell'Istituto di fisica della R. Università di Pavia.

La Commissione, udita dal segretario, cav. Monzilli, la relazione delle pratiche fatte dal Ministero per dare esecuzione al piano progettato da essa nella sua precedente adunanza e dei risultati ottenuti, prese ad esame le domande di ammissione finora raccolte, che raggiungono il numero di settantadue. Non ostante che il lavoro fosse stato preventivamente distribuito fra' diversi componenti, pure la seduta si protrasse per parecchie ore, ed il còmpito non fu interamente assolto, tanto che la Commissione si è dovuta adunare nuovamente il 21.

La Commissione esaurì tutta la parte che concerne la partecipazione dell'Italia all'Esposizione della storia dell'elettricità, che costituirà un vero Museo retrospettivo internazionale di elettricità. Fu definitivamente stabilito che figureranno a Parigi gli apparecchi ed altri istrumenti ideati dall'illustre Alessandro Volta, o che servirono alle sue esperienze, conservati dal Gabinetto di fisica di Pavia e dal Museo del Municipio di Como, patria del grande fisico italiano. Degli apparecchi e dei manoscritti dello stesso illustre scienziato, che si conservano nel Museo di Brera in Milano, figureranno soltanto le fotografie, il R. Istituto lombardo non avendo creduto opportuno di allontanare dalla loro sede quei preziosi cimelii. Figureranno pure alla detta Mostra gli apparecchi e strumenti del Dal Negro, del Belli, del Melloni, dello Zamponi, del Nobili, del Marianini, del Botto, del Pacinotti e di altri illustri italiani, le cui scoperte segnano una serie di progressi nella scienza dell'elettricità.

La Commissione ebbe tuttavia ad avvertire alcune lacune, che l'egregio prof. Govi, relatore di questa parte della Mostra, indicò, affinchè il Ministero potesse trovar modo di colmarle, facendo nuove ricerche: fra tali lacune primissima quella degli oggetti del Galvani, che finora fu impossibile trovare.

Stabilì di fare nuove pratiche presso il Regio Istituto di studii superiori in Firenze, affinchè esponga le collezioni antiche che esso possiede, fra le quali gli apparecchi di cui si servivano gli Accademici del Cimento per i primi esperimenti d'elettricità, la cassetta per gli esperimenti di magnetismo e di calamita che dicesi armata dallo stesso Galilei. A completare le collezioni storiche, determinò che si facciano nuove ricerche per avere dei ricordi del Galvani e del Beccaria.

Diede poi mandato all'onorevole senatore Cantoni di visitare l'Esposizione di Milano per designare gli apparecchi e gli oggetti in essa esposti, che potrebbero figurare con onore alla Mostra internazionale, e far le pratiche cogli espositori per indurli a spedirne a Parigi altri identici.

Infine stabilì che si debbano reputare ammessi dall'intiera Commissione gli altri oggetti ed apparecchi che ciascun commissario potrà indicare al Ministero sino al 5 luglio p. v.

Taglio dell'Istmo di Corinto. — Si legge nel *Messager d'Athènes*:

È noto come il generale Türr abbia ottenuta la concessione del taglio dell'Istmo di Corinto. In questa occasione furono scambiati i telegrammi seguenti col nemico dichiarato degli Istmi:

« Al signor de Lesseps,

« Voi avete già cominciato il taglio dell'Istmo di Panama. È impossibile lasciare quello di Corinto a far solo ostacolo alla navigazione. Ho chiesto ed ottenuto la concessione di costruire un canale a Corinto. I miei ingegneri sono nei luoghi per procedere agli studii. Io potrò tracciare in breve il piano definitivo.

« Vi prego di permettere a Danzaki di star presso di me in qualità di consigliere tecnico. Voi mi avete sempre dato aiuto nei miei lavori. Spero che adesso mi accorderete ancora il vostro concorso, affine che cada pure quest'ostacolo alle comunicazioni. — *Türr* ».

« Caro generale ed amico,

« Sarà con piacere che vi aiuterò nel compimento del vostro nuovo progetto, il taglio dell'Istmo di Corinto e la costruzione di un canale marittimo, destinato a rendere dei servizii alle comunicazioni marittime così attive fra l'Adriatico ed il Mediterraneo, fra l'Arcipelago e l'Eusino. Visitai l'Istmo di Corinto nel 1855 e diversi punti del suo taglio. Mi affretto a permettere a Danzaki di offrirvi il concorso della sua esperienza, e sono tutto vostro — *Lesseps* ».

— La *Gazz. di Venezia* dice, a questo proposito, che il 18 corr. è partito da Venezia il generale Türr, il quale, nel suo breve soggiorno in quella città, prese gli opportuni concerti col delegato ungherese e col Comitato ordinatore del Congresso geografico, affinchè vengano esposti nel miglior modo possibile i piani del taglio dell'Istmo di Corinto, lavoro che dev'essere compiuto in due anni.

Il generale Türr si trattenne a Roma, per ottenere dal Governo che le Camere di commercio delle grandi città marittime d'Italia presentino al Congresso un particolareggiato rapporto sul commercio col Levante e col Mar Nero, diretto a far palese la grande importanza che ha questo taglio per aumentare e rendere più facile il traffico nazionale italiano in quei luoghi.

— Si ha infine da Trieste, in data del 22 sera:

Il generale Türr ha lasciato questa città. Durante il di lui soggiorno a Trieste, ha avuto varii stretti colloqui col barone Morpurgo intorno al taglio dell'Istmo di Corinto. La Compagnia del Lloyd riconosce i grandi vantaggi che risulteranno da questa impresa alla navigazione.

Canale tra i mari del Nord e Baltico — Scrivesi da Berlino alla *Kölnische Zeitung*:

L'idea di unire il mare del Nord al mar Baltico con un canale sembra essere alla fine sul punto d'effettuarsi. Si è rinunziato a fare quest'opera a spese dello Stato, ed il Governo pare disposto ad incaricarne una Commissione inglese. Il canale sarebbe fatto tra i due porti di Glückstadt e di Kiel.

I negoziati tra il Governo prussiano ed i rapppresentanti della Compagnia inglese saranno terminati in questi giorni. I canali sembrano, d'altronde, destinati ad un grande avvenire in Germania, soprattutto nelle pianure del Nord.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, navigarono anch'essi per un'acqua morta, ma però senza scapito dei loro corsi, che si vanno ogni giorno più consolidando. Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono a 492 a principio, ed a 490 per ultimo; le Obbligazioni stazionarie sul 280.50, e nominali i Boni sul 553.

Le Sarde, della serie A, quotate a 281 e 280.50; quelle della serie B, a 285 e 284.50; le nuove, a 281 e 280.

Le Azioni Ferrovie Romane, meglio tenute che non nella precedente ottava, trovarone denaro a 152 e 152.50.

Le Meridionali Austriache negoziate a 291, 292 e 295.50.— Le Palermo-Trapani a 286.50, prima emissione; a 281, seconda emissione. Le Centrali Toscane a 475.

A Parigi, le Azioni Lombarde s'aggirarono sul 278 al 277; le Obbligazioni sul 292 al 293; le Vittorio Emanuele sul 288 al 289; le Azioni Ferrovie Romane sul 152 al 154; le Obbligazioui sul 378 al 380.

VERSAMENTI

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Gli azionisti sono invitati a versare i tre ultimi decimi sulle rispettive azioni, cioè l'8° pel 15 luglio, il 9° pel 31 detto mese, il 10° pel 15 agosto a. c. I versamenti presso la Banca popolare di Torino e di Savigliano, e presso la Banca Delloye e C. di Bruxelles.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. — Dal 1° luglio p. v. si pagheranno agli obbligazionisti L. 7.50 in oro per interesse 1° semestre 1881. presso la Banca di Milano (via Alessandro Manzoni, 12).

Banca Tiberina. — Dal 1° luglio si pagherà agli azionisti il dividendo di L. 2 per azione: in Torino, presso la sede della Banca (via Santa Teresa, 11); in Roma, presso la Banca (via Corso, 173); in Firenze, presso F. Wagnière e C.

Banca di Credito italiano. — Dal 1° luglio si distribuiranno agli azionisti L. 17.50, cioè L. 5 a saldo dividendo 1880, e L. 12.50 in conto utili a. c. I pagamenti: a Milano, sede sociale (via A. Manzoni); a Firenze, Società generale del Credito Mobiliare Italiano (via Bufalini, 24); a Parigi, à la Banque de Paris et des Pays-Bas (rue d'Antin, 3).

Banca industriale Subalpina. — Dal 1° luglio si pagherà agli azionisti il dividendo del 1880 in L. 6 per azione: in Torino, presso la sede della Banca (piazza Castello, 25).

Banca di Pinerolo. — Dal 1° luglio si pagherà agli azionisti L. 9 per azione, cioè L. 3 per interessi 1° semestre 1881, e L. 6 per dividendo 1880: in Pinerolo, sede sociale; in Torino, Banca industriale Subalpina.

Banca Generale. — Dal 1° luglio si pagherà agli azionisti l'interesse semestrale 5 0[0, in ragione di L. 6.25 per azione: in Roma, presso la sede centrale; in Firenze, Milano e Trieste, presso le solite Banche autorizzate.

Banca Romana. — Dal 3 luglio si pagherà agli azionisti il primo acconto del dividendo 1881, in L. 25 per azione, presso la sede in Roma.

Avvisi d'Asta

Sino a mezzodì del 4 luglio p. v., presso la Direzione del Genio militare di Torino. si accettano le offerte di ribasso non minore del ventesimo, per l'appalto della costruzione di una tettoia per ricovero di carri nell'area della Spianata d'artiglieria in Torino, sull'importo di L. 50,000, già ribassato di L. 1.20 0[0. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento della difesa nella golena fronteggiante la Coronella Riminalda alla destra di Po, per la presunta somma di L. 97,390. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 3000.

— Il 7 dette mese, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto, in 4 distinti lotti, della manutenzione delle chiaviche ed altri manufatti delle strade e piazze di Roma, e cioè: 1° Sezione dei nuovi quartieri Castro Pretorio ed Esquilino, per la presunta annua somma di L. 12,000; 2° Rioni Ponte, Carione, Regola, Borgo e Trastevere, per annue L. 20,000; 3° Rioni Monti, Campitelli, Sant'Angelo e Ripa, per annue L. 20,000; 4° Rioni Campomarzio, Colonna, Trevi, Sant'Eustachio e Pigna, per annue L. 20,000. Manutenzione dalla consegna al 30 giugne 1884. Deposito interinale L. 600 pel 1° lotto, e L. 1000 per ciascuno degli altri; cauzione definitiva L. 1200 pel 1° lotto, e L. 2000 per ognuno degli altri, oltre L. 500 per le spese d'asta e contratto pel 1° lotto, e L. 700 per ciascuno degli altri.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Manfredonia (provincia di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e dell'esercizio di un gazometro per l'illuminazione pubblica e privata della città, verso il corrispettivo di L. 6000 all'anno per 30 anni, dopo i quali il Municipio resterà possessore del gazometro e delle opere relative. Il Municipio garantisce il consumo di 170,000 ore, equivalenti all'annuo prezzo di L. 5100. L'asta sarà quindi aperta sull'annuo canone complessivo di L. 11,100. L'illuminazione a gaz dev'essere attuata entro 8 mesi dall'aggiudicazione.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile Ala-Mondrone-Balme, 2° tronco, in Comune di Mondrone, della lunghezza di m. 997.97, pel presunto importo di L. 17,358.95. Deposito interinale L. 400 in valuta legale, cauzione definitiva L. 1800 idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Bari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione del porto di Molfetta, per la presunta somma di L. 560,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 30,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 2 agosto p. v., presso il Municipio di Roseto Valfortore (provincia di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada obbligatoria dal detto Comune di Roseto a Castelfranco in Miscano, per il presunto importo di L. 77,467.41. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000, oltre L. 1000 per le spese d'asta e contratto.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

SOCIETÀ R. RUBATTINO E COMP. DI GENOVA

Si avvertono i signori portatori di Azioni ed Obbligazioni che a partire dal 30 corr. giugno sono pagabili presso le sotto indicate Casse:

L. 10.50 sulle Azioni liberate di L. 350, per interesse 6 0[0 pel 1° semestre 1881 contro la Cedola N. 2;

» 15.— sulle Obbligazioni tipo carta per il trimestre scadente il 30 corr. contro la Cedola N. 13;

» 15.— in oro sulle Obbligazioni tipo oro per il trimestre scadente il 30 corr. contro la Cedola N. 13.

in **Genova** presso la Società stessa.
» idem, » **Firenze**, » **Torino**, » **Roma** — » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» idem » la Banca Generale.
» **Milano** » la Banca di Credito Italiano.
» idem » la Banca Generale (per le sole Azioni).
» **Ginevra** » i signori Bonna e C.
» **Neuchâtel** » » Pury e C.

N.B. Il pagamento a Ginevra ed a Neuchâtel delle
L. 15.— in moneta legale italiana per le Obbligazioni
» 10.50 » » » » Azioni
sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso le Casse sopra indicate.

Genova, 14 *giugno* 1881.

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni di L. 400 l'interesse del primo semestre 1881 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 32, a cominciare dal 5 luglio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* » la Cassa di Sconto.
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano.
» *Parigi*, » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli Uffici della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 23 *giugno* 1881.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo,
il *pagamento* della Cedola XXIII di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè
il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XXII sorteggio*, avvenuto il 1° aprile decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 15 giugno 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XXII (*coupon*) di L. 12 50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia.
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia.
} al cambio che sarà ulteriormente stabilito

Firenze, 15 giugno 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° luglio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie *BB*, estratta il 1° aprile ultimo, in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro, importo della cedola N. 25, per gli interessi maturati il 30 giugno 1881, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile, in ragione di L. 13.20 per 100, secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato *N*, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 15 *giugno* 1881.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 6 Luglio 1881. N.° 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INDENNITA' PER LE MERCI SMARRITE

Sappiamo che parecchie rimostranze sono pervenute al Ministero dei lavori pubblici dalle Camere di commercio del Regno, affinchè siano abrogati l'art. 124 delle Tariffe normali delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed i corrispondenti 92 delle Tariffe generali e speciali delle Romane, e 93 del Regolamento-Tariffa delle Meridionali, le cui disposizioni vengono tacciate di contrarie ai principii generali del diritto, all'equità ed all'interesse del Commercio (*).

Il nostro giornale non potrebbe tacersi in una così importante quistione, nella quale si è voluto vedere un cozzo d'interessi tra le Ferrovie ed il Commercio, che forse in realtà non esiste.

A noi sembra, infatti, che il severo giudizio dato su quell'articolo derivi da ciò solo, che si è voluto considerarlo isolatamente, anzichè, come dovevasi, nel complesso delle disposizioni di cui fa parte. È certo anzi, che i primi compilatori delle citate tariffe (le quali oggi ancora costituiscono il vero Codice regolatore, tuttochè imperfetto, della materia ferroviaria), quando pesarono, insieme sommati, tutti gli obblighi del Commercio e tutti quelli della Ferrovia, dovettero ben comprendere che non si poteva sgravare i primi, senza fare il medesimo pei secondi.

Considerata la questione sotto questo aspetto, gli articoli delle Tariffe di cui ragioniamo non hanno più nulla di ripugnante, nè al diritto comune, nè all'equità; poichè alla limitazione di obblighi, ch'esso sancisce, fu

---

(*) Trascriviamo per norma gli articoli citati:

L'articolo 124 delle Tariffe normali delle Ferrovie dell'Alta Italia è del tenore seguente:

« *Indennità per le perdite.* — In caso di perdita di oggetti « consegnati all'Amministrazione, sarà dalla medesima corri« sposto l'equivalente al valore dichiarato, quando trattasi « di oggetti di finanza o di merci assicurate.

« Se invece la merce non è stata assicurata, l'Amministra« zione corrisponderà soltanto:

« L. 5 per ogni chilogramma di merci spedite a grande « velocità;

« L. 2 per ogni chilogramma di merci spedite a piccola « velocità, se le medesime appartengono alle 3 prime classi;

« L. 10 al quintale per quelle di 4ª classe;

« L. 4 al quintale per quelle di 5ª classe o delle altre in« feriori.

« L'Amministrazione avrà sempre il diritto di pretendere « la presentazione delle fatture o note di vendita, e di liqui« dare le indennità in ragione del prezzo degli oggetti in co« mune commercio, ove questo prezzo sia inferiore alla quota « d'indennità sovra stabilita in ragione di peso.

« Nel fissare l'indennità, si terrà conto del calo naturale « degli oggetti, e del peso dei recipienti e dell'imballaggio.

« Quando il proprietario della merce perduta creda di aver « diritto, in forza di legge, ad una maggiore indennità, potrà « farlo valere presso i Tribunali competenti ».

Gli articoli 92 delle Tariffe generali e speciali delle Ferrovie Romane, e 93 del Regolamento-Tariffa delle Ferrovie Meridionali sono così formulati:

« Quando le merci siano di valore dichiarato, cioè che per « esse sia stato pagato il prezzo di tariffa stabilito dall'arti« colo 35 (per le Meridionali dall'art. 37) pel numerario e « per gli oggetti preziosi, in aggiunta alla tassa sul peso; e « siansi osservate le condizioni speciali di che all'art. 36 (per « le Meridionali 38), l'Amministrazione, in caso di perdita, « corrisponderà l'equivalente al valore dichiarato.

« Se invece la merce non è di valore dichiarato, l'Ammini« strazione accorda le seguenti indennità:

« Per le merci spedite a grande velocità, lire 5 per ogni « chilogramma;

« Per quelle spedite a piccola velocità:

« L. 2.00 per la 1ª classe e per chilogramma;
» » 1.10 » 2ª » »
» » 1.00 » 3ª » »
» » 0.20 » 4ª » »
» » 0.10 » 5ª, 6ª e 7ª » »

« L'Amministrazione avrà sempre diritto di pretendere la « presentazione delle fatture o note di vendita, e di liquidare « le indennità in ragione del prezzo degli oggetti in comune « commercio, ove questo sia inferiore alla quota d'indennità « sopra stabilita in ragione del peso.

« Nel fissare la indennità, si terrà conto del calo naturale « degli oggetti, e del peso dei recipienti e dell'imballaggio.

« Qualora il proprietario di una merce creda di avere di« ritto ad una maggiore indennità, in forza di legge, potrà « farlo valere presso i tribunali competenti ».

fatta corrispondere una limitazione di diritti. E ciò è tanto vero, che per le spedizioni assicurate, per le quali si corrisponde dalle Ferrovie, in caso di perdita, l'intero valore dichiarato, fu necessario stabilire una sopratassa speciale. Ora, sarebb'egli giusto che il Commercio fruisse dei vantaggi dell'assicurazione, senz'avere adempiuto agli obblighi corrispondenti ?

Eppure, a questo sinora si è mirato dalla più gran parte dei commercianti ; talchè, mentre assai raramente si ricorre all'assicurazione delle merci, frequentissime, per lo contrario sono, le liti mosse alle Amministrazioni ferroviarie, per ottenere il pagamento in base a fatture di merci smarrite e non assicurate.

Del resto, quanto all'interesse del Commercio, che vedemmo pure invocato dalle Camere di cui si parlò più sopra, è da notare che non tutti sono d'accordo con quelle nel giudicarlo in opposizione coll'art. 124 dell'Alta Italia, e cogli altri corrispondenti delle Romane e delle Meridionali. Basterà accennare all'adunanza tenuta, non ha molto tempo, dall'Associazione commerciale di Firenze per discutere intorno al progetto della Convenzione internazionale di Berna, dove si videro illuminati e sperimentati commercianti difendere e far prevalere, in un ordine del giorno che fu votato all'unanimità, la massima appunto della indennità sopra basi prestabilite e convenzionali.

Con ciò non intendiamo già dire che non debbasi tenere conto anche delle contrarie manifestazioni, che ci indussero a fare questo cenno di una questione, la quale, ad essere trattata per intero, richiederebbe ben altro svolgimento.

Questo solo vogliamo dire, a conclusione delle nostre parole, che gli articoli dei quali si discorre, presi da sè, oggi non possono essere abrogati, senza che ne venga turbata l'economia generale del nostro sistema ferroviario.

E perciò non si saprebbe dar torto alle Ferrovie, che si adoperarono con ogni loro possa, ed in gran parte già riuscirono, non solo a farne riconoscere l'efficacia, ma ad ottenerne una logica e giusta interpretazione, che riducesse entro i precisi confini dei primi l'apparente contraddizione dell'ultimo, troppo vago, alinea, aggiunto, come ognun sa, in una revisione posteriore delle Tariffe fatta nel 1871.

Ai desiderii del Commercio, che vorremmo più largamente rappresentati, si potrà bensì far ragione, ma solo quando (e sarà tra breve) tutto il nostro sistema ferroviario dovrà essere ristudiato e rimaneggiato, in rapporto alle nuove condizioni del paese e dei tempi.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1881.

ORDINE DEL GIORNO:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2° Bilancio consuntivo 1880, preventivo del 1881, e deliberazioni relative;
3° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione, a termini dell'art. 41 degli Statuti;
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

SIGNORI,

Dopo avervi convocati straordinariamente per sottoporre al vostro voto la nuova Convenzione stipulata col Governo in modificazione di quelle pur ora vigenti (*), vi abbiamo oggi adunati, secondo è prescritto dagli Statuti sociali, per darvi contezza della nostra gestione nel trascorso anno 1881, nel quale il movimento delle linee Meridionali ha raggiunto un segno non mai toccato da poi che esse sono in esercizio.

(*) V. *Monitore* N. 23 a. c.

Del che, se per una parte abbiamo cagione di compiacimento, per l'altra non possiamo non lamentare che l'indugiata modificazione alla scala di partecipazione degl'introiti col Governo, dando del traffico ottenuto il limite che sapete, tutto il vantaggio allo Stato, abbia lasciato anche per quell'anno a nostro carico le maggiori spese conseguenti.

Portiamo fiducia che il Parlamento vorrà approvare, nel termine stabilito, la nuova Convenzione, e che noi usciremo finalmente, entro l'anno che corre, da questa condizione cotanto anormale, di guisa che possiamo in seguito impegnare tutta la nostra attività in promuovere, a vantaggio del pubblico e dello Stato, l'incremento del traffico, senza almeno il timore di recar danno all'economia del nostro bilancio.

Del cresciuto traffico nello scorso anno furono causa, oltre gli abbondanti raccolti, come è naturale per le nostre linee, le agevolezze accordate dalla legge del 29 maggio 1879 per i trasporti con vagoni refrigeranti, le migliorate condizioni della pubblica fortuna, e la direzione presa verso Francia e Germania dal commercio dei vini e delle uve: dei primi verso Francia, per effetto colà della invasione filosserica, delle seconde verso Germania, in grazia della tariffa doganale.

Per quel che riguarda la rete Calabro-Sicula, che noi continuiamo ad esercitare per conto dello Stato, avvennero nell'anno due fatti importanti, cioè: in Calabria, il congiungimento a Potenza dei due tronchi Eboli-Baragiano e Metaponto-Calciano, onde è fatta più breve la strada dalle Calabrie a Napoli; in Sicilia, l'apertura della linea trasversale Canicattì-Caldare, la quale ha tolto l'interruzione esistente fra le linee orientali e le occidentali dell'isola.

Questi fatti non poterono non influire a dar nuovo vigore a quel progressivo crescere del movimento, che ogni anno andiamo accertando.

È stato pure prolungato di dieci chilometri *l'esercizio* della linea Catania-Licata da Campobasso a Favarotta, ma questo prolungamonto non ha potuto gran fatto giovare all'accrescimento del traffico, il quale aspetta il suo sbocco a Licata.

Come vi annunziavamo nella Relazione precedente, noi abbiamo posto mano alle linee che ci restano da costruire a compimento della rete sociale. I lavori vi procedono colla massima attività; e noi ci proponiamo di portarli a fine, dove è possibile, ancor prima dei termini assegnatici dalla nuova Convenzione.

Dopo questi cenni sommarii, vogliate seguirci, di grazia, nella particolareggiata esposizione dello stato dell'Azienda sociale, che noi vi faremo col metodo e coll'ordine consueti.

I. — *Situazione finanziaria.*

Le somme incassate dalla Società al 31 dicembre 1880 ascendevano alle seguenti cifre:

Capitale in Azioni vecchie { in circolaz. L. 99,305,000 / estinte . . » 695,000 }		L. 100,000,000.—
Capitale in Azioni nuove (60/m a matr.)		» 30,000,000.—
Sussidio dello Stato in lavori		» 10,000,000.—
Idem in Beni demaniali		» 10,000,000.—
Prestiti diversi:		
N. 867,486 Obbligazioni sociali in circolaz.	L. 188,493,216.17	
» 18,855 Obbligazioni dette estinte . .	» 4,094,588.18	
	L. 192,587,804.35	
» 109,790 Buoni trentennarii in circolaz.	» 41,758,902.41	
» 1,393 Buoni detti estinti	» 529,567.75	
» 20,274 Buoni estinti convertiti in Obblig.	» »	
	L. 42,288,470.16	
	Da riportarsi	*L.* 150,000,000.00

Riporto L. 150,000,000.00

» 1,005 Obbligazioni De Rothschild in circolazione . . . . » 427,125.00
» 5,283 Obbligazioni De Rothschild estinte » 1,690,650.00
» 880 Obbligazioni De Gaz in circolazione » 374,000.00
» 1,550 Obbligazioni De Gaz estinte . . . » 495,975.00
» 130 Buoni Bayard in circolazione . . . » 65,000.00
» 670 Buoni Bayard estinti . . . . . » 250,500.00

L. 3,303,250.00

L. 238,179,524.51

L. 388,179,524.51

Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in Obbligazioni sociali:
N. 1,305 Obbligazioni De Rothschild.
» 383 » De Gaz.
» 169 Buoni Bayard.

Interessi e rimborsi arretrati di titoli .	L.	5,301,620.50
Creditori diversi	»	72,163,237.64
Gestione Calabro-Sicula	»	15,308,187.15
Cassa di previdenza	»	4,593,289.81
Liquidazione generale	»	5,586,293.62
	L.	491,132,153.23

Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile, e dei magazzini per . . . L. 425,591,580.43
Debiti diversi . . » 24,704,768.09
Gestione Calabro-Sic. » 34,522,554,98

» 484,818,903.50

avremo, al 1° gennaio 1881, un attivo di Cassa e Portafoglio di . . . . . . L. 6,313,249.73

A questa somma aggiungendo:

il residuo per Beni demaniali da incassare	»	335,428.93
le sovvenzioni dello Stato	»	21,300,000.00
i prodotti netti dell'Esercizio	»	7,700,000.00
ascenderanno le attività a	L.	35,648,678.66

Nel bilancio di previsione delle spese per l'anno 1881 si sono portate:
per imposte ed aggi . L. 2,000,000.00
per interessi e ammortamenti . . . . . » 29,500,000.00
per costruzioni e approvvigionamenti . . . » 14,500,000.00

» 46,000,000.00

resta quindi da provvedersi per il 1881 la somma di . . . . L. 10,351,321.34 onde far fronte ai lavori e provviste per la costruzione delle nuove linee.

II. — *Costruzione di nuove linee.*

Riapriamo questo capitolo, a fine di darvi ragguaglio dell'avanzamento degli studii e dei lavori per le linee che la Società ha ancora l'obbligo di costruire.

Esse sono la linea Aquila-Rieti di . . . chil. 58 circa
la linea Termoli-Campobasso di . . . . . » 92 »
la linea Benevento-Campobasso di . . . . » 85 »

Alle quali sarà da aggiungere il prolungamento da Rieti a Terni, quando il Parlamento avrà sancita la nuova Convenzione testè approvata.

Per queste nuove linee, il Governo, come avrete rilevato dalle disposizioni della Convenzione stessa, prendendo norme dagli studii e dalle proposte della Commissione nominata per la esecuzione della legge 29 luglio 1879, N. 5002, a complemento della rete ferroviaria del Regno, ha accordato alcune agevolezze di costruzione. Esse però saranno eseguite tutte colla larghezza normale di binario.

Il lavoro principale nel corso del 1880 è stato l'allestimento dei progetti definitivi, i quali, per la linea Aquila-Rieti, furono compiuti fra Aquila e Rocca di Corno (chil. 25); per la linea Benevento-Campobasso, fra Benevento e S. Giuliano (chil. 61); e per la linea Termoli-Campobasso, fra Termoli e Casacalenda (chil. 50).

Furono appaltati e intrapresi i lavori di costruzione sui primi venti chilometri della linea Benevento-Campobasso, e sui primi cinque della linea Termoli-Campobasso. Sulla linea Aquila-Rieti non potè darsi mano alle opere che per soli 1600 metri all'origine, avendo il Governo tenuta, sospesa l'approvazione di quasi tutto il primo tronco nello scopo di non pregiudicare la scelta del punto di valico dell'Appennino, che altri voleva per Pellescritta, e che, dopo la visita fatta sui luoghi da una speciale Commissione governativa, fu poi definitivamente stabilito, giusta la nostra proposta, per Rocca di Corno.

Nello stesso tempo sono stati proseguiti con tutta alacrità, per tutte e tre le linee, gli studii dei progetti definitivi dei tronchi susseguenti.

III — *Costruzioni ed armamento sulle linee Meridionali in esercizio.*

Senza mai dimenticare di tenere le spese in quei più modesti confini, che le condizioni del bilancio ne imponevano, noi abbiamo proseguito nel 1880 le opere in corso, e dato mano a quelle che i maggiori bisogni del traffico o le esigenze del servizio, o la necessità di migliorare o di assicurare le opere esistenti, ci hanno consigliate.

Così, sulla linea Bologna-Ancona sono state aggiunte nuove case di guardie; è stata edificata una tettoia a Bologna a ricovero delle vetture Pullman e delle vetture postali; un'altra tettoia a Rimini per custodirvi i legnami del magazzino. Sono state fatte opere di consolidamento e restauro alla galleria di Cattolica fra Rimini e Pesaro, e si è continuata la sostituzione di buona ghiaia alla massicciata terrosa ancora esistente su lunghe tratte.

Procederono innanzi i lavori della Stazione definitiva di Ancona; vi fu condotto a termine uno dei nuovi magazzini per le merci ed il nuovo rifornitore, raccordando a questo la condotta d'acqua della vicina galleria; fu continuata la sistemazione del piazzale e dei binarii definitivi, e fu dato mano alla costruzione del secondo magazzino per le merci.

Con opportune opere di consolidamento si è posta al riparo da una grave frana la galleria d'Ortona, sulla linea Ancona-Foggia; si sono ricaricate di macigni le gettate a mare, e con una nuova scogliera si è protetta la strada dagli attacchi del Chienti.

Fu intrapreso e quasi compiuto il fabbricato stabile per i viaggiatori nella Stazione di Casalbordino; e in quella di Fossacesia fu costruito un piccolo fabbricato per caffè.

Tra Foggia e Brindisi, procedettero innanzi le opere intese a preservare la ferrovia dalle inondazioni; e tra Pescara e Aquila, si aggiunsero alle esistenti altre opere di difesa contro il Pescara e l'Aterno.

Oltre ad opere di simile natura contro il Cervaro e contro il Calore, si ebbe, sulla linea da Foggia a Napoli, da concorrere col Municipio di Benevento nella costruzione di un pignone a difesa della sponda sinistra del Tammaro a valle della ferrovia, e si dovette proteggere da una minacciosa frana la galleria S. Angelo.

Nella Stazione di Montecalvo abbiamo ampliato il magazzino delle merci; in quella di Benevento, il fabbricato dei viaggiatori.

Nella Stazione centrale di Napoli abbiamo con nuove armature consolidato il tetto della grande rimessa delle locomotive, rifatte le fosse, restaurato l'annesso fabbricato, eseguite poi altre opere per la sistemazione dei magazzini e costruita una tettoia sul piano di carico delle merci a G. V. per sopperire ai crescenti bisogni del servizio delle messaggerie. Nella vecchia Stazione abbiamo trasferito da Foggia l'Ufficio centrale della Manutenzione, cui è stato commesso lo studio dei progetti deffnitivi e la direzione dei lavori delle nuove linee. A tale scopo abbiamo fatto le necessarie aggiunte e gli adattamenti opportuni ai fabbricati esistenti.

Il servizio dell'alimentazione dell'acqua per le locomotive

ha continuato ad essere oggetto dei nostri studii e delle nostre sollecitudini; imperocchè, come è noto, la buona qualità dell'acqua ha un'influenza grandissima nella più lunga conservazione delle caldaie e nella economia del combustibile. Con tale intendimento abbiamo iniziato i lavori d'una condotta d'acqua dal Rivo Catalano alla Stazione di Castellaneta, sulla linea Bari-Taranto, e continuato gli studii per provvedere alle esigenze di altri rifornitori.

Un rifornitore sussidiario, con una speciale condotta, abbiamo stabilito al Tavernolo, fra Montecalvo ed Apice; abbiamo migliorato ed accresciuto con opere di fognatura la portata delle sorgenti che alimentano il rifornitore di Montecalvo; costruita una nuova vasca sulla riva del Fortore in servizio del rifornitore di Ripalta, e finalmente aggiunto un terzo serbatoio al rifornitore di Porto Civitanova.

A migliorare e perfezionare l'isolamento della strada, oltre al piantamento di siepi ed alla costruzione di muretti, abbiamo eseguiti nuovi muri di cinta nelle Stazioni di Napoli, Fratta-Grumo, Maglie, Fano, Rimini, Forlì, Ravenna.

Furono armate nuove vie nelle Stazioni di Rimini, Ancona, Pescara, Francavilla, Foggia, Bari, Barletta, Maglie, Taranto e Fratta-Grumo, e vi furono collocati 27 baratti semplici e quattro doppi. Otto piattaforme furono collocate nella Stazione di Ancona.

Hanno avuto assai sviluppo i ricambi dell'armamento: furono, infatti, rinnovati 42,000 metri di binario con guide di ferro, e ben 71,475 metri con guide di acciaio: di questi ultimi, 36,000 con guide di 12 metri a giunto sospeso, tra Ancona e Pescara, tra Foggia e Napoli, e tra Bari e Brindisi.

Le parti armate in acciaio costituivano, alla fine del 1879, la lunghezza di chil. 156,689: tale lunghezza risulta pertanto, alla fine del 1880, di chil. 228,164.

Nella tabella che segue sono portate a confronto le quantità di materiale adoperate nei ricambi d'armamento nel corso degli anni 1879 e 1880.

INDICAZIONE DEL MATERIALE	NUMERO dei pezzi impieg.		Aumento	Diminuz.
	nel 1880	nel 1879		
Guide d'acciaio da m. 11,90 a m. 12,00	6,130	1,141	4,989	»
» » da m. 5,96 a m. 6,05	11,661	11,605	56	»
» di ferro » »	14,010	15,363	»	1353
Steòche	28,554	17,927	10,627	»
Piastrelle	36,070	21,274	14,796	»
Viti	101,523	90,372	11,151	»
Arpioni	278,122	175,052	103,070	»
Traverse	130,078	115,460	14,618	»

IV. — *Spese di costruzione.*

Le spese di costruzione al 31 dicembre 1880 risultano dal Bilancio generale in . . . . . L. 379,186,020.74,
mentre alla fine del 1879 ascendevano a » 377,000,334.01,

quindi un aumento di . . . . . . » 2,185,686.73,

delle quali, L. 873,250.15 furono spese per le nuove linee in costruzione Termoli-Campobasso, Campobasso-Benevento e Aquila-Rieti. (*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Aprile 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di aprile, confrontati con quelli dell'aprile 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

(*) V. *Monitore*, N. 20 a. c.

Il prodotto generale del detto mese di aprile 1881 (esclusa la navigazione lacuale) ascese a lire 15,011,947, ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,375,409
Bagagli	»	303,319
Merci a grande velocità	»	1,377,671
Id. a piccola velocità	»	6,909,480
Prodotti diversi	»	46,068
Totale	L.	15,011,947

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1881		1880
Ferrovie	dello Stato	L.	8,562,770	L.	8,195,610
»	di diverse Società esercite dallo Stato	»	1,374,835	»	1,333,489
»	Romane	»	2,641,221	»	2,593,392
»	Meridionali	»	2,047,928	»	1,830,037
»	Venete	»	79,623	»	92,070
»	Sarde	»	112,038	»	79,005
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	37,634	»	34,092
»	Torino-Rivoli	»	11,775	»	10,928
»	Settimo-Rivarolo	»	11,268	»	11,516
»	Milano-Saronno-Erba	»	58,996	»	48,771
»	Conegliano-Vittorio	»	7,138	»	8,593
»	Sicula Occidentale	»	66,424	»	—
	Totale	L.	15,011,947	L.	14,237,503

Si ebbe dunque nell'aprile 1881 un aumento complessivo di L. 774,444 in confronto dell'aprile 1880 — Quasi tutte le linee furono in aumento, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 367,160, le Meridionali con L. 217,891, le Romane con L. 47,829, le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 41,346, e le Sarde con L. 33,063. — Diminuirono invece: le Venete con L. 12,447, e la Conegliano-Vittoaio con L. 1,1,55. Non si tien conto dell'aumento di L 66,421 per la linea Sicula Occidentale, che non era aperta nel 1880.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto aprile 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

			1881		1880
Ferrovie	dello Stato	L.	31,459,109	L.	29,456,240
»	di diverse Società esercite dallo Stato	»	5,165,709	»	4,857,515
»	Romane	»	10,268,134	»	9,374,136
»	Meridionali	»	7,584,425	»	6,802,163
»	Venete	»	304,692	»	324,299
»	Sarde	»	398,529	»	319,635
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	135,838	»	129,769
»	Torino-Rivoli	»	40,117	»	39,444
»	Settimo-Rivarolo	»	42,087	»	41,672
»	Milano-Saronno-Erba	»	194,484	»	170,928
»	Conegliano-Vittorio	»	28,057	»	28,387
»	Sicula Occidentale	»	236,981	»	—
	Totale	L.	55,858,162	L.	51,544,188

Si ebbe dunque nel 1° quadrimestre 1881 un aumento complessivo di L. 4,313,974, in confronto del 1° quadrimestre 1880 — Aumentarono quasi tutte le linee, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 2,002,869, le Romane con L. 893,998, le Meridionali con L. 782,262, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 308,104, le Sarde con L. 78,894. — Diminuirono invece: le Venete con L. 19,607; non tenendosi conto dell'aumento di L. 236,981 sulla Sicula Occidentale, che non era aperta nel 1880. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nell'aprile 1881 era di chilom. 8849, come già nel

mese di marzo, mentre nell'aprile 1880 era di chilom. 8430, non essendosi aggiunto nel detto mese alcun nuovo tronco. — La lunghezza media poi nell'aprile 1881 salì a chil. 8743, mentre nel marzo era di chil. 8733, e nell'appile 1880 era di chilom. 8355. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di aprile 1881, confrontato con quello dell'aprile 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	2,194	L.	2,166
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	1,470	»	1,426
» Romane	»	1,570	»	1,541
» Meridionali	»	1,412	»	1,262
» Venete	»	581	»	672
» Sarde	»	288	»	342
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,176	»	1,065
» Torino-Rivoli	»	981	»	910
» Settimo-Rivarolo	»	489	»	500
» Milano-Saronno-Erba	»	951	»	812
» Conegliano-Vittorio	»	676	»	781
» Sicula Occidentale	»	474	»	—
Media complessiva	L.	1,710	L.	1,703

Si ebbe dunque nell'aprile 1881 un aumento medio complessivo di L. 7, in confronto dell'aprile 1880 — Aumentarono specialmente: le Meridionali con L. 150, la Milano-Saronno-Erba con L. 139, la Torino-Lanzo con L. 111, la Torino-Rivoli con L. 71, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 44, le Romane con L. 29, e le Ferrovie dello Stato con L. 28. — Diminuirono invece: le Venete con L. 91, e le Sarde con L. 54.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a aprile 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880. presenta le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	8,080	L.	7,788
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	5,524	»	5,195
» Romane	»	6,104	»	5,573
» Meridionali	»	5,230	»	4,691
» Venete	»	2,224	»	2,367
» Sarde	»	1,059	»	1,383
Ferrovia Torino-Lanzo	»	4,244	»	4,050
» Torino-Rivoli	»	3,343	»	3,287
» Settimo-Rivarolo	»	1,829	»	1,811
» Milano-Saronno-Erba	»	3,136	»	2,848
» Conegliano-Vittorio	»	2,550	»	2,589
» Sicula Occidentale	»	1,822	»	—
Media complessiva	L.	6,388	L.	6,169

Si ebbe dunque nel 1° quadrimestre 1881 un aumento medio complessivo di L. 219. — Aumentarono specialmente: le Meridionali con L. 539, le Romane con L. 531, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 329, la Milano-Saronno-Erba con L. 288, la Torino-Lanzo con L. 189. — Diminuirono invece: le Sarde con L. 324, e le Venete con L. 143. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese di aprile 1881 ascese a L. 8,871, cioè con un aumento di L. 241 in confronto dell'aprile 1880; ed il prodotto generale dal 1° gennaio a tutto aprile 1881 ascese a lire 31,827, cioè con un aumento di L. 4,634 in confronto dell'eguale periodo del 1880.

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

II. *Estensione dell'impresa.*

(*Cont.* — *V. N.* 25).

In ricambio, essa prende gl'impegni seguenti:

1. Paga alle Compagnie proprietarie, in versamenti semestrali, gl'interessi al 6 0[0 dell'importo totale delle spese di costruzione della linea: nel calcolo dei detti interessi è, in massima, escluso ogni supplemento per spese di formazione di capitale; 2° paga inoltre alle stesse Compagnie un terzo del prodotto lordo di trasporti su codesta linea, in quanto che questo prodotto non oltrepassi la somma di fr. 35,000 al chilometro in esercizio; 3° s'incarica della manutenzione ed amministrazione della linea con tutti i fabbricati, apparecchi ed installazioni che ne fanno parte, ad esclusione del materiale del binario necessario, che sarà acquistato dalle Compagnie proprietarie e posto gratuitamente a disposizione della Compagnia locataria nella Stazione di Rothkrenz; per lo contrario, il vecchio materiale del binario ritirato dalla linea appartiene alle Compagnie proprietarie, e dev'essere loro consegnato nella stessa Stazione. È tuttavia bene inteso che, durante i primi 12 mesi dell'esercizio, la consolidazione e manutenzione delle ghiaie, ad esclusione di tutti gli altri lavori di manutenzione e di assetto, nonchè il 2° inghiaiamento dovranno esser eseguiti dalla Compagnia locataria a spese delle Compagnie proprietario, e queste metteranno gratuitamente, sulla linea consolidata, a disposizione della prima, una provvista di 2000 m. c. di ghiaia, e ciò a carico del conto di costruzione. La Società della ferrovia del Gottardo eseguirà pure, a spese delle Compagnie propietarie, tutti i lavori e adattamenti che potranno riescire necessarii durante la locazione, e che, per loro natura, stanno a carico del conto di costruzione, come la posa di un secondo binario, la erezione e l'ingrandimento di Stazioni e caselli di guardia, e la costruzione di passaggi a livello; la Compagnia locataria deve pagare l'interesse del 6 0[0 su tali spese. Le Compagnie proprietarie devono consegnare la linea alla Compagnia locataria per l'epoca dell'apertura della linea diretta del Gottardo, al più tardi pel 1° luglio 1882 ed in istato di buon esercizio. In ricambio, alla scadenza dell'affitto, la Compagnia locataria dovrà riconsegnare la linea e tutti i suoi accessorii in istato di buono esercizio e riparare tutti i danni o guasti eventuali, in quanto essi non riguardino il materiale del binario. Per l'uso del binario, essa paga alle Compagnie proprietarie una somma di franchi 1,000 all'anno di esercizio e per chilometro.

La Convenzione è conchiusa per la durata della concessione; nondimeno essa verrà annullata *ipso jure* all'epoca dell'apertura all'esercizio della linea diretta Immensee-Lucerna. Sono però esclusi dalla durata della concessione gli obblighi pecuniarii 1 e 2 incombenti alla Ferrovia del Gottardo, sui quali, decorsi 5 anni dal giorno dell'apertura all'esercizio, ciascuna delle parti contraenti può domandare una revisione.

2. *Convenzione relativa all'uso comune della linea Rothkrenz-Lucerna sino al suo raccordo colla ferrovia del Centrale Svizzero all'Untergrund presso Lucerna, e per l'uso comune delle Stazioni di Rothkrenz, Gisikon ed Ebikon.*

La Compagnia della ferrovia del Nord-Est svizzero cede alla Società della ferrovia del Gottardo il diritto d'uso comune della linea e delle Stazioni suddette. Dietro intelligenza tra le Amministrazioni partecipanti, la Stazione di Rothkreuz è dalla Compagnia del Nord-Est ingrandita in modo conveniente e tenuto conto dell'uso comune che ne sarà fatto dalla Ferrovia del Gottardo e del Sud-Argovia. In ricambio, ogni parte deve provvedere da sè stessa ai bisogni del servizio dei suoi treni e macchine.

La Compagnia del Gottardo è autorizzata a stabilire un orario di sua convenienza pei suoi treni circolanti su codesta linea; nondimeno, per evitare collisioni, essa dovrà intendersi colla Compagnia del Nord-Est sulle ore di percorrenza. Nel caso in cui una delle Amministrazioni organizzasse dei treni notturni, essa dovrà soltanto sopportare le spese che possono derivarne. Il traffico locale, sull'insieme delle Stazioni di Lucerna, Ebikon, Gisikon e Rothkreuz tra esse, appartiene alla Ferrovia del Nord-Est, che sola deve provvedervi. In ricambio, il traffico di queste Stazioni per Rothkreuz, nella direzione del Gottardo o in senso inverso, appartiene alle Ferrovie del Gottardo; lo stesso dicasi pel traffico di transito proveniente o con destinazione del Gottardo nella direzione di Lucerna, o per Lucerna al di là di questa Stazione. mentre il traffico per Rothkreuz al di là di questa Stazione, nella direzione di Zurigo e di Wohlen o viceversa, è effettuato dalla Compagnia del Nord-Est. Per eccezione, i viaggiatori hanno la libertà di servirsi, tra Lucerna e Rothkreuz, dei treni della Ferrovia del Gottardo, alla quale spetta perciò una quota-parte del 40 0[0 del traffico locale dei viaggiatori tra le Stazioni già citate. Questa clausola potrà però essere sottoposta a revisione, allo spirare di un anno di esercizio.

La Società della ferrovia del Gottardo deve fare alla Compagnia del Nord-Est, in compenso dei diritti che questa le cede, i seguenti abbuoni:

a) un terzo degl'interessi calcolati al 5 0[0 del capitale destinato alla parte della Stazione utilizzata in comune; *b*) un terzo delle spese provenienti dal servizio di stazione e di manutenzione della Stazione di Rothkreuz; *c*) la metà degl'interessi calcolati al 5 0[0 delle spese di costruzione della linea Rothkreuz-Untergrund presso Lucerna, spese che alla fine del 1879 ammontavano a fr. 2,540,996.73; *d*) la metà delle spese risultanti dal servizio di stazione a Gisikon ed Ebikon, nonchè dalla manutenzione e sorveglianza della linea Rothkreuz-Untergrund, compresi i fabbricati. È inteso nondimeno che la ferrovia del Nord-Est può portare in conto comune una somma di fr. 1,000 per anno e per chilometro per le spese di rinnovazione delle rotaie e relativi accessorii, scambii, incrociamenti e traversine, da cui devesi dedurre il valore del vecchio materiale; su questi 1000 franchi la Ferrovia del Gottardo gliene rimborsa la metà. La Convenzione viene annullata coll'apertura all'esercizio di una linea diretta Lucerna-Küssnacht-Immensee. Nel caso in cui alla Stazione di Rothkreuz venissero fatte delle installazioni, di cui la Compagnia proprietaria della linea potrà fare a meno qualora l'esercizio della linea Rothkreuz-Immensee per la Ferrovia del Gottardo abbia cessato, quest'ultima deve indennizzare in modo conveniente la detta Compagnia proprietaria. Questa indennità non può nondimeno superare la quota parte della ferrovia del Gottardo nel pagamento degl'interessi del capitale comune di costruzione della Stazione di Rothkreuz per 5 anni, compresi gl'importi già pagati. Allo spirare o dopo di questi cinque anni, e nel termine di un anno, la revisione di questa Convenzione potrà essere in ogni tempo domandata.

La Compagnia del Centrale Svizzero, che ha sostituita l'Impresa della ferrovia Sud-Argovia, dichiarò di accordare la sua approvazione a questa Convenzione.

3. *Convenzione relativa all'uso comune della Stazione di Lucerna e della linea d'accesso che vi fa capo, compresa fra l'Untergrund e questa Stazione.*

La Compagnia della ferrovia del Centrale Svizzero cede alla Compagnia della ferrovia del Nord-Est svizzero, al Cantone di Berna come proprietario della ferrovia Berna-Lucerna, ed alla Compagnia della ferrovia del Gottardo, la linea d'accesso suddetta e la Stazione di Lucerna, purchè le diverse parti di quest'ultima non servano ad uso esclusivo dell'una o dell'altra delle Compagnie sunnominate. A tale scopo la Stazione di Lucerna sarà convenientemente ingrandita; ed è perciò previsto secondo perizia, e sotto riserva di regolazione definitiva dei conti, un importo di fr. 604,000. Per la formazione del capitale necessario per tale ingrandimento, la Compagnia del Gottardo ne prende a suo carico la metà, quella del Centrale Svizzero due sesti, e quella di Berna-Lucerna un sesto; i pagamenti saranno versati alla Compagnia del Centrale, secondo i conti da essa forniti ed a misura dell'avanzamento dei lavori. — La Ferrovia del Centrale cede, per la durata della Convenzione, alle Ferrovie del Gottardo e di Berna-Lucerna il diritto reale dell'uso comune della Stazione di Lucerna destinata al servizio comune, nonchè della linea d'accesso. A garanzia dei versamenti ch'essi devono fare al Capitale comune di costruzione, è loro accordato, pel caso in cui la rete del Centrale-Svizzero venisse ad essere ipotecata, un diritto d'ipoteca su questa rete. dello stesso grado di quello dei portatori di Obbligazioni della Ferrovia del Centrale.

Nel caso in cui, dopo il compimento dei lavori d'ingrandimento della Stazione di Lucerna, fosse necessario procedere ad altri ingrandimenti od a modificazioni che, vista la loro natura, devono esser portati in conto di costruzione, è convenuto quanto segue: Se questi lavori costituiscono un compimento dell'ingrandimento della Stazione, e sono essenzialmente occasionati dal traffico della ferrovia del Gottardo, la Ferrovia del Centrale-Svizzero, nel caso che tali lavori fossero cominciati entro i 5 anni successivi all'ammissione dei treni del Gottardo nella Stazione di Lucerna, e qualora il loro costo non superasse in totale la somma di fr. 150,000, ha il diritto di disporre per la formazione del capitale necessario, delle Amministrazioni che utilizzano in comune la Stazione, e ciò alle stesse condizioni che pei lavori da eseguire attualmente, ed in quanto tale ripartizione, in seguito di circostanze speciali, paresse non equa nel caso particolare. In altri casi, un particolare accordo dovrà aver luogo circa le condizioni di questo riparto.

Nel caso in cui questa Convenzione venisse ad essere risoluta, si procederà dalla Ferrovia del Gottardo, verso le Amministrazioni uscenti dalla comunità e che parteciparono alla formazione del capitale, ad un riscatto, nel senso che verrà loro bonificato il tanto per cento loro spettante nel prorata del capitale ch'esse hanno destinato alla Stazione, del valore della Stazione che serve ad uso comune, e che questa ha tuttora per la Compagnia del Centrale-Svizzero e per le altre Amministrazioni che restano nella comunità, al momento in cui le altre se ne ritirano; in ricambio, la quota-parte del Centrale Svizzero nel capitale di costruzione comune, verso le Amministrazioni rimaste nella comunità, si accresce della somma di riscatto ch'essa ha versato. — I treni delle Compagnie formanti la comunità entrano liberamente nella Stazione di Lucerna e n'escono del pari, e ciò con riserva di un accordo col Centrale Svizzero. Per l'uso comune del tronco d'accesso e della Stazione che serve in comune, l'intero capitale destinato a tali oggetti, circa fr. 3,500,000, sarà collocato, ogni volta secondo l'ammontare, al 5 0[0 all'anno dalle Compagnie contraenti, ed in proporzione degli assi di locomotive, delle vetture e dei vagoni entrati nella Stazione di Lucerna o che ne sono usciti, ed il godimento di tale interesse sarà attribuito alle Amministrazioni che parteciparono alla formazione del capitale nel prorata della loro quota-parte. Le quattro Amministrazioni contraenti contribuiscono in proporzione dei loro assi di locomotive, di vetture e di vagoni entrati nella Stazione di Lucerna o che ne sono usciti, alle spese di sorveglianza e di manutenzione del tronco d'accesso, nonchè alle spese di sorveglianza, di manutenzione e di esercizio della parte della Stazione utilizzata in comune, compresi gli emolumenti e salarii degl'impiegati ed operaj comuni, aggiungendovi altresì il 5 0[0 per l'amministrazione generale.

Questa Convenzione è consentita per la durata di 5 anni, a partire dal 31 dicembre successivo all'ammissione dei treni della Ferrovia del Gottardo nella Stazione di Lucerna; essa rimane pure in vigore dopo questo termine, a meno che una delle Compagnie contraenti non la denunci per la fine d'un altro anno, ed almeno 12 mesi prima di questo termine. Inoltre ciascuna delle Amministrazioni partecipanti, allo spirare dei 5 anni predetti, ha il diritto di domandare la revisione delle clausole della Convenzione. Nel caso in cui esse non potessero intendersi sulla nuova redazione delle clausole da rivedere, ne deciderà il Tribunale federale svizzero. Le nuove disposizioni entreranno in

vigore al principio dell'anno che seguirà, a 12 mesi di distanza almeno, l'annuncio della domanda di revisione.

La Compagnia del Nord-Est svizzero avendo rifiutato di associarsi alla detta Convenzione, la Compagnia del Centrale-Svizzero dichiarò che verso di noi essa eseguirebbe la Convenzione nella stessa guisa che se la Compagnia del Nord-Est vi avesse partecipato; cioè che il rifiuto di quest'ultima di sottoscrivere codesto contratto non poteva in alcun modo recare qualsiasi pregiudizio alla Ferrovia del Gottardo. —

Simultaneamente con queste Convenzioni furono conchiusi dei *contratti speciali:* colla Compagnia del Centrale-Svizzero per la *costruzione d'un deposito comune a Rothkrenz*, e colla Ferrovia Berna-Lucerna relativamente all'uso comune *del suo posto di segnali alla Fluhmühle* all'Untergrund e del *suo deposito alla Stazione di Lucerna.*

Quanto ai negoziati coll'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, allo scopo di conchiudere una Convenzione per regolare *l'uso esclusivo del tronco italiano, a partire dal confine presso Dirinella (Pino) sino a Luino, e l'uso comune della Stazione internazionale di Luino*, essi furono continuati, ma non sono ancora compiuti.

Finalmente è stata conchiusa *colla Compagnia della ferrovia Arth-Rigi, una Convenzione relativa al raccordo della sua linea alla Ferrovia del Gottardo ed all'utilizzazione della nostra Stazione di Goldau da parte della Ferrovia Arth-Rigi;* ed eccone le clausole principali.

La Ferrovia Arth-Rigi eseguisce da sè, ed a tutte sue spese, il suo raccordamento alla Stazione di Goldau appartenente alla Ferrovia del Gottardo, in conformità al piano stabilito sino al limite del terreno della Ferrovia del Gottardo, in conformità al piano stabilito sino al limite del terreno della Ferrovia del Gottardo. Quest'ultima le cede per suo uso esclusivo alla Stazione di Goldan uno spazio appropriato e due locali. Essa conserva per proprio uso esclusivo il binario principale diretto ed il binario di evitamento, ed eventualmente anche un secondo casello di guardia. La Ferrovia del Gottardo provvede alla manutenzione ed alla sorveglianza della Stazione comune, mentre che ciascuna Amministrazione deve da sè mantenere le parti della Stazione riservate a proprio uso esclusivo. La Ferrovia Arth-Rigi sopporta la metà degl'interessi 5 0[0 del capitale assegnato alla parte della Stazione destinata ad uso comune, e ne eseguisce il pagamento alla Ferrovia del Gottardo in due versamenti semestrali. Quest'ultima stabilisce dei conti mensili sulle spese d'esercizio comune; la Ferrovia Arth-Rigi deve rimborsarle il terzo delle spese del servizio di spedizione e la metà di quelle di manutenzione del binario e del servizio di sorveglianza; ma l'eccedenza delle spese prodotta dai treni notturni è a carico della sola Ferrovia del Gottardo. La Compagnia Arth-Rigi paga pei locali ceduti le nel fabbricato passeggeri il 5 0[0 delle spese di costruzione incombenti ai detti locali, nonchè le spese della loro manutenzione e ristauro.

La Convenzione è conchiusa per la durata di 5 anni e per essere denunciata a questo termine sei mesi prima, in quanto non si tratta della proprietà della Compagnia Arth-Rigi. Nel caso in cui la Compagnia del Gottardo fosse obbligata ad ingrandire la sua Stazione di Goldan, la Compagnia Arth-Rigi è tenuta a modificare il suo raccordo in modo corrispondente ed a sue spese. —

Terminando questo capitolo, crediamo dover pure accennare un'altra Convenzione conchiusa colla stessa Compagnia Arth-Rigi. Con tale Convenzione essa s'impegna a far circolare per tutto l'anno, cioè anche durante l'inverno, sulla sua linea Arth-Goldan, tre treni giornalieri in ogni senso, e finchè le sarà pagata una indennità per tale esercizio e per l'aumento delle spese che le procura il trasporto della Stazione del Gottardo da Oberarth a Goldau. Dal nostro canto, ci siamo impegnati a pagare questa indennità, nella supposizione che il Comune di Arth rinuncierà alla costruzione d'una fermata tra Immensee e Goldan, ch'essa aveva reclamata, e che la Compagnia Arth-Rigi non solo rinuncerà a qualunque ulteriore domanda d'indennizzo per sè, ma s'intenderà col Comune di Arth a proposito dell'esercizio della linea Arth-Goldan. L'indennizzo da pagare alla Compagnia Arth-Rigi dalla Ferrovia del Gottardo, circa il quale non potè ottenersi un accomodamento amichevole, è stato fissato dal tribunale arbitrale iu fr. 60,000, pagabili al momento in cui l'impegno assunto dalla Ferrovia Arth-Rigi relativamente all'esercizio durante l'intero anno, come indicammo più sopra, sarà stato regolato anch'esso con decisione delle Autorità federali competenti. *(Continua)*

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 3 corr. venne firmata in Roma, tra gli on. Ministri dei lavori pubblici e delle finanze in nome dello Stato, ed il comm. Epaminonda Segrè in nome della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, la Convenzione pel prolungamento di queste ferrovie da Terranova al Golfo degli Aranci.

Il giorno 4 veniva pure firmata tra i suddetti Ministri e gli on. Lampertico, Toaldi e Piazza, rappresentanti le Provincie di Padova, Vicenza e Treviso, la Convenzione pel riscatto delle Ferrovie Venete interprovinciali, su cui abbiamo pubblicato la Relazione dei rispettivi Comitati nei nostri numeri dell'8 e 15 giugno p. p.

Le suddette Convenzioni saranno dal Ministro dei lavori pubblici presentate all'approvazione del Parlamento.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato, in via eccezionale, che siano accettate le spedizioni di fiori freschi e piante vive, anche in porto assegnato, come già veniva praticato pel passato, purchè i mittenti rilascino apposita dichiarazione di ritenere indenne l'Amministrazione delle conseguenze che potrebbero derivare, tanto per eventuali avarie, come anche per rifiuto della merce da parte dei destinatarii o delle Amministrazioni corrispondenti.

L'Amministrazione medesima ha accolto la domanda della Giunta comunale di Bogliasco (Riviera ligure di Levante) per l'impianto del servizio telegrafico nella Stazione omonima.

Col 9 del corrente mese verranno attuate alcune lievi modificazioni d'orario sulle linee Genova-Alessandria, Genova-Ventimiglia, Novara-Gozzano, Ala-Verona, e Tortona-Novi.

Nei giorni 4 e 5 corr. ebbero luogo gli *esami scritti* dei concorrenti ai posti d'impiegati amministrativi delle Ferrovie dell'Alta Italia, secondo l'avviso-programma già da noi pubblicato.

Sappiamo che pei 400 posti ritenuti disponibili i concorrenti sommavano a circa 2600.

Dovendosi ora procedere all'esame degli elaborati scritti, si ritiene che gli *esami orali* non potranno aver luogo prima della seconda metà di agosto pross.

Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia sta studiando quali provvedimenti si possano prendere per accelerare il percorso dei treni diretti.

Ci consta che il prof. Ceradini ha fatto domanda all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia di poter valersi degli apparecchi che servirono per gli esperimenti del suo Block-system, allo scopo di costruire un modello del Block stesso da spedirsi alla prossima Esposizione di elettricità in Parigi.

Dall'Ufficio del Genio civile di Belluno venne compiuto e presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Busche a Feltre, della linea Belluno-Feltre-Treviso. Questo tronco ha la lunghezza di m. 7,387.38, ed il relativo importo totale è preventivato in lire 967,600, delle quali L. 717.000 per lavori da appaltare, e L. 250,600 per espropriazioni, per l'armamento e per la provvista del materiale fisso delle Stazioni. La sezione normale del piano di formazione è quella del 1° tipo delle ferrovie economiche a scartamento ordinario.

La detta lunghezza del tronco è divisa in n. 17 rettilinei, della totale lunghezza di m. 3,996.50, ed in n°. 16 curve, dello sviluppo complessivo di metri 3,390.80, il cui raggio massimo è di m. 1500, ed il minimo di m. 300. La pendenza massima adottata nelle livellette raggiunge il 15 per mille, e si hanno m. 2,221 di tratti orizzontali e m. 5,166.38 in pendenza — Le principali opere d'arte da costruirsi consistono in un viadotto in muratura sul Caoramo, della luce di 16 m., ed in un ponte a travata metallica di 20 m. di luce sul Sonna. Sono poi previste due Stazioni cogli annessi fabbricati, da servire per gli abitati di Busche e di Feltre.

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

28 *giugno*. — Asta definitiva per l'appalto del tronco Ivrea-Tavagnasco, della linea Ivrea-Aosta. — Non essendosi presentato alcun offerente, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato alla Ditta Carbonara-Verga (deliberataria provvisoria nei fatali), per la somma di L. 1,064,790.40, ossia col ribasso del 20.60 p. 0[0 su quella di appalto.

30 *giugno*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto della linea da Bra a Carmagnola — Deliberato provvisoriamente al sig. Leonardo Caslis per la somma di L. 415,312.80, ossia col ribasso del 12.01 p. 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 21 corrente.

1.o *luglio*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Groppello-Garlasco, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Bressana-Broni. — Deliberato provvisoriamente al sig. Francesco Faccanoni per la somma di L. 269,235, ossia col ribasso del 3.50 p. 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 12 corrente.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 giugno al 2 luglio corr. in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del 2.o tronco, dal chilom. 6 + 792 al chilom. 18 + 476, della ferrovia Faenza-Pontassieve-Firenze (escluso il materiale d'armamento, congegni e travature metalliche);

Un progetto d'appalto per la costruzione del 4.o tronco da Alezio a Gallipoli, della ferrovia Zollino-Gallipoli (escluso l'armamento della via ed il materiale fisso delle Stazioni);

Un progetto di appalto per la costruzione del 2.o tronco da Campo a Chiavenna, della ferrovia Colico-Chiavenna (escluse le travate metalliche dei ponti, ferri d'armamento e meccanismi fissi);

Tre progetti per la costruzione delle Stazioni di Larino, Casacalenda e Guglionesi-Portocannone, lungo la ferrovia Termoli-Campobasso.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che prima della fine del mese corrente siano autorizzate le Stazioni di Palermo, Termini Imerese, Girgenti, Caltanissetta, Licata, Siracusa, Catania, Acireale, Giarre, Riposto e Messina, a rilasciare biglietti di andata e ritorno per Napoli, con riduzione del 35 p. 0[0 sul percorso delle ferrovie Calabro-Sicule, e del 20 p. 0[0 pel percorso sul tronco delle Meridionali da Eboli a Napoli. Questi biglietti avrebbero la validità di un mese.

Mentre il giornale è in macchina, ci giunge un telegramma da Genova, annunciante lo sviamento di un convoglio di vagoni vuoti presso la Darsena. Si hanno a deplorare un guarda-freno ferito ed un cantoniere morto. Il transito è pel momento impedito.

Notizie Ferroviarie Italiane

Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali. — Nella seduta pomeridiana del 2 corr., la Camera dei deputati adottava senza discussione il progetto di legge, già da noi riferito, per l'approvazione della Convenzione stipulata il 28 aprile scorso tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze colla Società delle Ferrovie Meridionali, a modificazione delle precedenti Convenzioni del 1862 e del 1865.

Nello scrutinio segreto, il progetto ottenne voti fav. 164, contrarii 32; e nella seduta di ieri venne dal ministro Baccarini presentato al Senato, con dichiarazione d'urgenza.

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — Nella stessa seduta del 2, la Camera approvava pure senza discussione il progetto di legge, da noi riferito, per la concessione alla Società della Ferrovia Torino-Pinerolo della linea di prolungamento da Pinerolo a Torre Pellice.

Nello scrutinio segreto ebbe voti fav. 171, cont. 22; e venne anch'esso presentato ieri al Senato, colla dichiarazione d'urgenza.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — Alle ore 10 antimeridiane del 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di m. 16,879.10 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 974,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 23 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno pre-

sentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 48,000, ed in L. 97,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Alle ore 10 antimeridiane del 18 corr., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì, compreso fra la Stazione di Cuneo e l'ettometro 19, in provincia di Cuneo, della lunghezza di m. 1,879.75 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), per la presunta somma di L. 618,470.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 2 dal giorno della consegna

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 31,000, ed in L. 62,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 antimeridiane del 19 corr., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso tra Ferrès e Chambave, in provincia di Torino, della lunghezza di m. 16,784 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per la parte sopra il piano di regolamento, l'armamento e le travate metalliche), per la presunta somma di L. 3,945,720.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 124,000, ed in L. 247,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tramway Torino-Orbassano. — Domenica scorsa ebbe luogo l'annunciata inaugurazione del *tramway* Torino-Orbassano.

Alle ore 10 1/2 antimeridiane partiva da Torino il treno inaugurale, con numerosissimi invitati, fra cui notavansi il prefetto della provincia comm. Casalis, il sindaco conte Ferraris, parecchi senatori, deputati, consiglieri provinciali e comunali, giornalisti, ecc.

Il convoglio si componeva della macchina e di quattro carrozzoni, fabbricati dalla Ditta Locati di Torino.

Dopo breve sosta a Beinasco, si giunse ad Orbassano, tutta pavesata ed imbandierata.

Sulla piazza maggiore stavano attendendo le Autorità locali, la Società operaia colla bandiera, e la maggior parte della popolazione, che salutava con replicati evviva gli intervenuti.

Il sindaco di Orbassano, cav. Quenda, rivolse agli invitati alcune parole per dar loro il benvenuto; e poscia il parroco locale benedisse la macchina a vapore, pronunziando un applaudito discorso, con cui inneggiò all'ognor crescente progresso.

Passarono quindi nella sala comunale, gentilmente trattati dalla rappresentanza municipale; ed alle 12 e 30, sotto un padiglione sfarzosamente addobbato, ebbe luogo il banchetto, a cui intervennero oltre 120 commensali.

Alle frutta, prese pel primo la parola il sindaco cavalier Quenda, il quale lesse pure un telegramma di felicitazione e di scusa del ministro Domenico Berti.

Dopo di lui parlò il prefetto comm. Casalis, che fece uno applaudito parallelo fra i tempi passati e quelli che corrono, e disse che il *tramway*, soddisfacendo a tutti i piccoli bisogni, rappresenta la democrazia nelle ferrovie. E finì con un evviva ad Orbassano e Torino.

Parlarono in seguito il comm. Boglione, il deputato Favale ed il conte Ferraris, il quale terminò mandando un saluto al Re Umberto.

L'ing. Corti, concessionario e costruttore della linea, lesse infine una bella poesia, facendo un brindisi agli intervenuti, che fu accolto con fragorosi applausi.

Finito il pranzo, alle ore 5 il treno inaugurale ripartì per Torino.

Tramway Milano-Melegnano-Sant'Angelo Lodigiano — La mattina del 30 giugno p. p. venne aperto al pubblico esercizio il nuovo tronco Melegnano-Sant'Angelo, che si dirama dalla tramvia Milano-Melegnano-Lodi. Nel giorno 28 aveva avuto luogo il collaudo del nuovo tratto di *tramway*, coll'intervento di parecchi deputati provinciali, dei Municipii di Melegnano e Sant'Angelo, degli ingegneri del Genio civile, del regio Commissariato, e della Provincia, del cav. Pistorius, proprietario della linea, del direttore col personale della costruzione, nonchè di parecchi invitati. L'esito del collaudo non poteva essere più soddisfacente, tante è vero che venne subito dalla Commissione emessa l'autorizzazione al pubblico esercizio. La cerimonia si chiuse con un suntuoso banchetto, offerto dal cav. Pistorius, e durante il quale vennero fatti parecchi brindisi all'Impresa costruttrice ed allo splendido avvenire della nuova linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In relazione a quanto annunciammo nelle *Nostre informazioni* del numero precedente, leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 30 giugno p. p.:

Nell'assemblea generale della Società della ferrovia del Gottardo, che ebbe luogo il 27 corrente in Lucerna, era rappresentato, mediante 48 azionisti e 12 delegati dei Cantoni sovvenzionanti, un capitale in azioni ed in sovvenzioni con diritto di voto di fr. 20,370,000. Vennero approvati all'unanimità i conti ed i bilanci per l'anno 1880, e confermati in carica gli attuali membri del Consiglio d'amministrazione, signori: direttore Dietler in Lucerna, A. Salomonshon e consigliere privato Dälberg in Berlino, comm. Correnti in Roma, sindaco Schnyler Crivelli in Lucerna, ing. Tortarolo in Genova, ed ing. C. Maraini in Roma; essi rimarranno in funzioni per un nuovo periodo amministrativo di sei anni. Inoltre venne nominata la Commissione dei conti per l'anno 1881, composta dei sigg. Schmid-Ronca in Lucerna, Hauser-Späth in Lucerna, e cons. Bischoff in Basilea.

Ferrovie svizzere — Il Consiglio federale, nella seduta del 28 giugno p. p., ha risolto di chiedere ai Consigli legislativi l'autorizzazione di accordare la domanda della concessione per una ferrovia da Ginevra, o Carouge, a Veyrier, in congiunzione colle reti francesi, per il caso che questa domanda fosse inoltrata prima del ritorno delle Camere federali; come pure di accordare le modificazioni previste alla concessione Ginevra-Mailesulaz (Annemasse), e finalmente di impartire una simile concessione per l'unione Carouge-Veyrier.

Sempione e Monte-Bianco. — La Commissione parlamentare, recatasi alla ispezione annunciata per il nuovo passaggio alpino, ha primieramente constatato non esistere alcuno studio serio a proposito del traforo del Monte-Bianco. Il rapporto ch'essa presenterà (dice il *Journ. des trav. publ.*), conchiuderà sulla utilità del traforo del Sempione, salvo ad intendersi colla Svizzera per una combinazione di tariffe, che permetta di non spogliare Marsiglia a profitto di Genova.

Il detto giornale si riserva di pubblicare il detto rapporto, appena sia in pronto. Quanto poi alla proposta del signor Bouquet, di non aprire alcun nuovo tunnel e di utilizzare la via di Marsiglia, mediante tariffe ridotte, non v'ha alcuna probabilità che venga adottata.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio delle seguenti linee ferroviarie:

Col giorno 27 giugno, la linea da Questembert a Ploërmel, della lunghezza di chil. 33.634; col giorno 28 detto mese, la linea da Vezenobres a Quissac, con diramazione ad Anduze, della lunghezza di chil. 20.653 la prima e 6.216 la seconda, appartenenti alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo; e col 3 corr., la linea dal porto d'Isigny alla linea da Caen a Cherbourg, della lunghezza di chil. 5.105.

Ferrovie tedesche. — Il Ministro dei lavori pubblici ha distribuito ai membri del Consiglio federale una relazione molto interessante sulla situazione presente delle ferrovie dell'Impero. Ne togliamo i particolari seguenti:

Al 1°. gennaio 1880, le linee ferroviarie in esercizio contavano 32,890 chilometri e 400 m., dei quali 2,623.490 appartenenti allo Stato o riscattati o esercitati per suo conto; — 3,551 chil. ed 890 m. appartenenti a Compagnie poste sotto la sorveglianza dello Stato; — 8,715 chil. e 620 m. aventi un'amministrazione particolare. Bisogna aggiungere 411 chil. e m. 790 di linee d'interesse locale. Fu specialmente dopo il 1870 che questa cifra si è sviluppata considerevolmente; l'aumento dal 1870 al 1879 si eleva all'80, 5 0[0. Il valore delle linee e del materiale delle ferrovie dell'Impero è calcolato, in questo documento, nella somma di L. 8,621,209,551 marchi. Ora il Governo tedesco è deciso a fermarsi nella sua opera di costruzione delle ferrovie, per portare la sua attenzione al miglioramento delle vie fluviali.

Ferrovie in Serbia. — Si ha da Belgrado, 3:

Oggi, alla presenza delle Autorità e di gran folla, il Principe inaugurò i lavori per la costruzione della ferrovia.

Il disastro ferroviario nel Messico. — Il *Daily News* riceve da Nuova-York, 29 giugno, i seguenti particolari sul disastro ferroviario testè avvenuto nel Messico, e già annunciato nel nostro numero precedente:

Sulla ferrovia Morelo, nel Messico, è avvenuto, venerdì scorso, un orribile disastro.

Il treno, con due locomotive, che trasportava un battaglione di fanteria, accompagnato dalle famiglie degli ufficiali e dei soldati, precipitò nel fiume dal ponte Sant'Antonio, presso il villaggio di Malpais. La caduta fu seguita da un momento di oscurità, quando all'improvviso tutta la massa fu circondata dalle fiamme. Avevano preso fuoco un centinaio di barili d'acquavite nei vagoni, ed il liquido infiammato scorreva addosso ai vivi ed ai morti.

Il salvataggio divenne quasi impossibile. Il treno restò interamente distrutto. Rimasero morti 17 ufficiali e 197 fra soldati, impiegati ferroviarii, donne e fanciulli. Vennero salvate soltanto 60 persone, 40 delle quali più o meno gravemente ferite.

Il fiume era molto gonfio, in seguito ai recenti acquazzoni, e si sapeva che le fondamenta del ponte da qualche giorno minacciavano di cadere. La ferrovia è strettissima, e venne aperta appena il 18 giugno. Essa fu costruita interamente da ingegneri messicani, con un sussidio del Governo del Messico.

Notizie Diverse

Amministrazione dei lavori pubblici e Corpo del Genio civile. — Nella seduta antimeridiana del 3 corr., la Camera doveva discutere il progetto di legge sull'ordinamento dell'Amministrazione dei lavori pubblici e del Corpo del Genio civile.

Ma il Ministero e la Commissione, d'accordo, proposero alla Camera di limitare per ora quel disegno di legge a due articoli, che compendiano quelli n. 20, 21, 22, 31, 56 e 57 del progetto della Commissione, riserbando la discussione sulle ulteriori disposizioni alla ripresa dei lavori parlamentari.

E la Camera approvò i due articoli proposti.

Allo scrutinio segreto, questi due articoli ebbero voti fav. 161, contr. 34; ed il progetto venne presentato ieri al Senato, con dichiarazione d'urgenza.

Bilancio definitivo dei lavori pubblici. — Nella stessa seduta antimeridiana, la Camera approvò senza discussione il bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1881 nella somma complessiva di L. 234,775,121.54.

Ministero dei lavori pubblici. — Il 1° corr., l'on. avv. Del Giudice prendeva possesso dell'ufficio di Segretario generale al Ministero dei lavori pubblici, a cui venne nominato con Decreto Reale, in luogo dell'on Angeloni dimissionario.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto del 26 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 28 giugno p. p.), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 6 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Genova, 1 Belluno, 1 Bologna, 1 Palermo, 1 Ascoli Piceno, 1 Firenze); 4 concessioni d'acqua per *irrigazione;* e 3 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Miniere dell'isola d'Elba. — I delegati della nuova Società concessionaria dell'Elba sono partiti venerdì alla volta di Portoferraio, dove prenderanno possesso di tutti gli Stabilimenti metallurgici dell'isola, che la Società ora tiene in appalto come succeduta alla Banca Generale.

Servizio telegrafico — Nella seduta pomeridiana del 2 corr., la Camera dei deputati approvò, dopo brevi osservazioni, il progetto di legge, già da noi riferito, per la spesa di L. 800,000 pel collocamento di nuovi fili in aumento della rete telegrafica esistente, e per l'acquisto delle macchine telegrafiche occorrenti pei medesimi.

Nello scrutinio segreto, si ebbero voti fav. 182, contr. 12.

In tale occasione, il Ministro dei lavori pubblici, rispondendo a chi gli raccomandava la diminuzione delle tariffe telegrafiche e postali, disse che i progetti relativi sono pronti sino dal 1878, ma che il ritardo nella loro presentazione è dovuto soltanto alla forte diminuzione d'entrata, che per qualche anno lo Stato dovrebbe sostenere.

Il detto progetto venne ieri presentato al Senato, con dichiarazione d'urgenza.

Bonificamento della parte settentrionale delle Valli di Comacchio. — Nella medesima seduta del 2, la Camera approvò pure il progetto di legge per la dichiarazione di pubblica utilità delle opere di bonificamento della parte settentrionale delle Valli di Comacchio, già da noi riferito, sul progetto Chizzolini e Salzer.

Nello scrutinio segreto, ottenne voti fav. 168, contr. 26; e ieri veniva anch'esso presentato al Senato.

Tutela degli operaj nelle fabbriche. — La Commissione parlamentare incaricata di studiare e di riferire sul progetto di legge presentato dagli onorevoli Minghetti, Luzzatti e Sidney Sonnino, relativamente alla tutela degli operaj nelle fabbriche, miniere, cave ed officine, ha esaminato anche l'ultimo disegno di legge presentato dagli onorevoli ministri Domenico Berti e Zanardelli sullo stesso argomento; ed in massima li ha accettati. Salvo il principio della prova, che si vuole mantenuta a carico del danneggiato, la qual cosa si desidera che venga espressa anche più chiaramente nell'ultimo progetto, si convenne anzitutto sulla opportunità di una legge speciale, e quindi sulla convenienza d'imporre la responsabilità solidale fra padroni, architetti, ingegneri e capi-mastri. Furono accettate inoltre le altre disposizioni contenute nell'ultimo progetto di legge. Venne poi anche discusso sulla necessità di distinguere due categorie nella classe dei costruttori, e cioè la categoria di coloro che costruiscono per conto proprio, e la categoria di quelli che costruiscono per appalto assunto, allo scopo di liberare i proprietarii in quest'ultimo caso, dalla solidarietà dell'obbligo. L'on. Ferdinando Berti è stato incaricato di riferire su entrambi i progetti.

Concorso d'ingegneri. — Il 1° dicembre p. v. avranno luogo in Roma, presso il Ministero della marina, ed avanti ad apposita Commissione, gli esami di concorso per l'ammissione di quattro ufficiali ingegneri nel Corpo del Genio navale.

Le condizioni richieste per essere ammessi agli anzidetti esami sono indicate nel relativo avviso pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 1° corr.

Acquedotto di Venezia. — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia* del 22 giugno:

La collocazione del tubo in laguna è incominciata dalla parte di Venezia, ossia dal piazzale della Stazione marittima, ed ora ne sono in opera circa 120 metri. Sul principio si presentarono difficoltà tecniche, per la novità dell'ambiente, nel quale gli ingegneri debbono lavorare, e non sappiamo se adesso siano completamente superate; ma la valentia della Società veneta di costruzione ci fa ripromettere che d'ora innanzi il lavoro procederà più speditamente.

Il gran cisternone presso la chiesa di S. Andrea si sta scavando.

Di tubi distributori ne furono collocati a S. Marco, nella Via 22 Marzo ed adiacenti, a Castello, nella Via Garibaldi ed adiacenti, a Cannaregio, nella Lista di Spagna, S. Geremia, sulle due fondamente di S. Giobbe e di Cannaregio, nel Ghetto e vie adiacenti, ed ora si sta mettendoli nel Rio Terrà della Maddalena; di più fu collocato il tratto dal Ponte di ferro rimpetto alla Stazione fino al Ponte della Croce.

Lo scavo del pozzo artesiano ai Giardini procede stentatamente e con poca speranza di riuscita: quello del pozzo a S. Maria Formosa procede bene, e giunse a 54 metri.

Canale in Olanda. — La seconda Camera degli Stati Generali d'Olanda ha emesso un voto importante sopra un progetto di legge, al quale la sorte del Ministero Van Lynden era più o meno legata. Trattasi d'un canale che unisca Amsterdam al Reno. Il Commercio della metropoli chiedeva un nuovo canale. Il Governo proponeva semplicemente l'allargamento ed il profondamento del canale esistente, conosciuto sotto il nome di *Keulsche vaart.*

Durante la discussione su questi grandi lavori pubblici, venne presentata una mozione tendente a nominare una Commissione d'inchiesta, che avrebbe deciso tra i due progetti. Il ministro dei lavori pubblici, signor Van Klerck, ha combattuto tale mozione, ponendo la questione di portafoglio.

La Camera fu del parere del Governo. Dopo avere respinta la proposta d'inchiesta, essa ha emesso un voto favorevole al progetto del canale proposto dal Governo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii diedero luogo a pochi affari nella scorsa settimana, ma si sostennero abbastanza bene.

Le Azioni della Società delle Meridionali si trattarono a principio sul 490 circa, poi sul 489 e 493 fine luglio, e chiusero a 484 *ex-coupon.* Stazionarie le Obbligazioni relative a 279.50; i Boni a 550.50.

Le Sarde, della serie A, si tennero nominali a 279.50; le altre, della serie B, a 276.50 *ex coupon;* le nuove a 279.50. Le Palermo-Trapani prima emissione, a 235; quelle di seconda emissione, a 280; le Centrali-Toscane a 475; le Pontebbane a 443 *ex-coupon;* le Meridionali austriache a 286 *ex-coupon.* Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 152.25; le Sarde di preferenza a 219.

A Parigi, le Azioni Lombarde per qualche richiesta vennero negoziate a 272.50 e 275; le Obbligazioni da 291 scesero a 285; le Vittorio Emanuele invariate a 286. Le Azioni Ferrovie Romane piuttosto ferme, ebbero denaro a 153 e 155; le Obbligazioni a 377.50 e 378.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società italiana per condotte d'acqua. — Dal 5 corr. si paga ai possessori di certificati provvisorii nominativi, nonchè ai certificati liberati, l'interesse semestrale 5 0/0 in oro, scadente il 30 corr. Il pagamento si fa presso la sede in Roma (piazza Montecitorio, 121); ed in Francia presso le sedi della *Società dell'Unione Generale.*

Società Ligure-Lombarda per la raffinazione degli zuccheri. — Dal 5 corr. si paga il 1° semestre interessi pel 1881 in L. 7.50 per azione: in Genova, presso la sede sociale; in Milano e Roma, presso i banchieri Erba e Centurini.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 13 corr., presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di S. Severino Lucano, chè dall'abitato del Comune raggiunge la borgata Mezzano, della lunghezza di metri 4815.38, sull'importo di L. 71,914.47, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Acqui, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un fabbricato per l'Asilo infantile, a diminuzione dell'importo di L. 41,861.57, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Bronte (provincia di Catania), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione ed assetto del restante tratto di strada interna rotabile provinciale, a lastricato, dalla chiesa di S. Giovanni al portone della casa Nelson, per il presunto importo di L. 75,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 7500 in numerario o rendita D. P., ovvero L. 10,000 in beni fondi.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un molo di prolungamento dell'antemurale nel porto di Civitavecchia, per la presunta somma di L. 4,171,900. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 150,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario e rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Perugia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della continuazione della nuova Caserma d'artiglieria in Foligne, a diminuzione dell'importo di L. 266,656.26, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 28,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Dogliani (provincia di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Dogliani-Bonvicino-Bossola, in 5 distinti progetti, per la complessiva somma di L. 169,554.66. Lavori da eseguire entra 2 anni. Deposito cauzionale L. 14.000 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di N. 21 ponti e ponticelli per la ferrovia Mortara-Robbio.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Maggio 1881

e confronto coi definitivi di Maggio 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri / Media } in esercizio	3.547 / 3.547	3,547 / 3,547	— / —	— / —
Viaggiatori	3,591,568.85	3,432,301.35	159,267.50	—
Bagagli e cani	164,253.21	166,496.33	—	2,243.12
Merci a grande velocità	843,072.05	879,627.31	—	36,555.26
Merci a piccola velocità	4,650,275.10	4,173,489.45	476,785.65	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,249,169.21	8,651,914.44	597,254.77	—
Navigazione sul lago di Garda	12,058.84	11,629.10	429 74	—
Totale del mese	9,261,228.05	8,663,543.54	597,684.51	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *maggio*				
Viaggiatori	15,470,975.63	15,383,865.75	87,109.88	—
Bagagli e cani	686,236.31	661,765.15	24,471.16	—
Merci a grande velocità	3,859,916.12	3,861,187.61	—	1,271.39
Merci a piccola velocità	22,057,557.05	20,192,288.25	1,865,268.80	—
Totale dei prodotti ferroviari	42,074,685.21	40,099,106.76	1,975,578.45	—
Navigazione sul lago di Garda	43,884.64	39,421.85	4,462.79	—
Totali dal 1° gennaio	42,118,569.85	40,138,528.61	1,980,041.24	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di maggio	2,607.60	2,439.22	+ 168.38	+ 6.90
Prodotti totali	11,862.05	11,305.08	+ 556.97	+ 4.93

Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dal* 11 *al* 17 *giugno* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	485,771.29	335.94
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	478,848.70	331.15
Differenze nei prodotti della settimana 1881	»	+ 6,922.59	+ 4.79
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	10,942,709.94	7,567 57
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	9,762,210.36	6,751 18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	»	+1,180,499.58	+ 816.39
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	193,000.58	147.67
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	120,921.69	102.91
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132 —	+ 72,078.89	+ 44.76
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,282.06	5,204,147.84	4,059.21
Introiti corrisp. nel 1880	1,164.70	3,875,455.87	3,327.43
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+117 36	+1,328,691.97	+ 731.78

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,758,32	13,907,00	8,754,17
Piccola Velocità	9,503,48	484,95	3,459.07
Totali	43,261,80	14.391,95	12,213.24

Strade Ferrate Romane

16ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	674,207.35	20,913.20
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	594,044.99	18,426.64
Differenza (in più	—	80,162.36	2,486.56
Differenza (in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 aprile 1881	1,681	9,749,609.35	18,901.41
Periodo corr. 1880	1,681	8,575,733.80	16,625.64
Aumento	—	1,173,875.55	2,275.77
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di febbraio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	6,548.86	27,075.98	2,860.06	36,484.90
Bagagli e cani	112,15	553.52	67.39	733.06
Merci a grande vel.	796.55	4,103.93	434.22	5,334 70
Merci a piccola vel.	9,301 55	22,378.59	3,356.95	35,037.09
Introiti diversi	383.08	623.31	219.99	1,226.38
Totale	17.142.19	54,735.33	6,938 61	78,816.13

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° luglio prossimo si si procederà al pagamento di L. 49.50 per ogni azione liberata di L. 350, contro il ritiro della cedola N. 26.

Questo importo si compone come appresso:

L. 39.00 — Dividendo per l'esercizio 1880, fissato con deliberazione dell'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 30 aprile p. p.;

L. 10.50 — Interessi del 6 per cento pel 1° semestre 1881.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 26 *giugno* 1881.

CASSA DI SOVVENZIONE PER IMPRESE
Capitale It. L. 8,000,000

SOCIETÀ ANONIMA AUTORIZZATA CON R. DECRETO 26 MAGGIO 1881

SEDE IN GENOVA

Le operazioni principali della Società consistono:

Nel far sovvenzioni di capitali agli Imprenditori di costruzioni pubbliche o private di qualunque specie e natura, tanto in Italia che all'estero e chiunque ne sia il Committente, Governi, Provincie, Comuni, Corpi Morali, Consorzii, Società e Privati;

Nel far depositi cauzionali per coloro che volessero aspirare alle anzidette Imprese o per soddisfare l'obbligo dell'appalto deliberato o della costruzione commessa, od anche assumere la garanzia dell'esecuzione;

Nell'acquistare, vendere e permutare aree, edifizii, terreni, ferrovie, miniere, canali, acquedotti ed in genere qualunque proprietà immobiliare;

Nel prendere partecipazioni nelle associazioni per Imprese contemplate nelle operazioni della Società ed altre congeneri e che in qualche modo vi abbiano rapporti;

Nell'assumere per commissione od anche per conto proprio le liquidazioni di qualsiasi Società od Impresa con Governi, Provincie, Comuni, Associazioni, Consorzii e Privati acquistandone le risultanze.

Per recapiti rivolgersi alla Direzione della Società in GENOVA, via Roma, N. 10, interno 1.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de juin 1881:

Art militaire — La bataille de Candahar.

Biographie — **Memoires.** — Antoine Panizzi.

Politique contemporaine — Le protectorat de la France en Tunisie.

Statistique — **Économie sociale** — Les incendies augmentent-ils?

Romans — Un fils de famille. Scènes de la vie anglaise (6.e extrait).

Cryptographie — **Sociétés secrètes** — Le songe de Poliphile. — Traduction de M. Claudius Popelin. — Chronique scientifique. — Pensées diverses.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*

Correspondance d'Allemagne — Les impôts indirects au point de vue de M. de Bismark et du docteur Lasker — Analyse du *Rheingold* de Wagner — Un nouveau roman historique de M. Ernest Wichert — Le *panorama* à Berlin.

Correspondance d'Amérique — Victoire du président Garfield contre un des *Leaders* du parti républicain — Une sécession au Sénat des Etats-Unis — Démission des deux sénateurs de New-York — La législature refuse de les réélire — Puissance du patronage exécutif — Grave accusation de corruption — Succès du plan de conversion à trois et demi — Marée montante de l'immigration — L'Angleterre obligée de financer — Encore la doctrine de Monroe — Achat du chemin de fer de Panama par la Compagnie de Lesseps. — Les merveilles de l'électricité. — La revanche des forces naturelles. — La tempérance, la Bible revisée, les Indiens et les femmes, la morale et la poste.

Correspondance d'Orient. — Avortement du procès de Midhat-Pacha. — La vérité sur la mort d'Abdul-Aziz. — Anarchie croissante en Asie. — Evolution de la question tunisienne. — La France et l'Islamisme. — L'Algérie et la presse turque. — Etat de guerre perpétuel. — Un article de l'*Osmanli.* — Gravité de la situation. — Nécessité d'un accord entre la France, l'Angleterre et l'Italie. — Kairouan et l'ancien lac Triton. — Le zouaves et les Argonautes.

Correspondance d'Italie. — *L'Italie qu'on voit et l'Italie qu'on ne voit pas.* — Du sentiment national. — L'Italien peint par Machiavel.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM., A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Sue e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Sue, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

UNIONE DELLE FERRERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, **BEST, BEST-BEST**; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- **TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII** -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Crampoini e Bolloni.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviari e per *tramway:* Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 13 Luglio 1881. N.° 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 14 giugno* 1881.

(*Cont. — V. N. 27*).

V. — *Prodotti dell'Esercizio della Rete Meridionale.*

Nessun aumento è avvenuto nella lunghezza complessiva delle linee Meridionali, la quale, come nell'anno precedente, è da considerarsi di . . . . chil. 1,446.

Il prodotto complessivo, dedotte le tasse erariali, è salito nel 1880 a L. 24,719,775.57, e per chil. a L. 17,095.29.
Nel 1879 era stato di . . » 22,370,871.52, e per chil. di » 15,470.87.

quindi l'aumento di . . L. 2,348,904.05, e per chil. di L. 1,624.42;

I prodotti, che la legge del 29 maggio 1879 ha concesso di considerare fuori degl'introiti in partecipazione col Governo, e che nel 1879 erano stati di . . . L. 32,870 89,
salirono nel 1880 a . . . . » 271,403.75,

dando l'aumento di . . . . L. 238,532.86,

il quale, anche tenuto conto del più lungo periodo, cioè l'anno intero 1880 rispetto ad un solo semestre del 1879, risulta cresciuto più del 27 per 0[0.

Deducendo siffatti introiti dal prodotto complessivo, il prodotto per il computo della sovvenzione dello Stato, rimane ridotto a . . . . L. 24,448,371.82;
laddove nel 1879 esso era stato di . . » 22,338,000.63;

onde l'aumento di . . . . L. 2,110,371.19.

La sovvenzione dello Stato, aggiuntivi i prodotti al netto che la Società ottiene dalle linee a lei concesse in Lombardia, discese nel 1880 a . . . . L. 21,661,517.64
da . . . . » 23,765,260.80,

che fu nel 1879.

Lo Stato ebbe dunque a suo vantaggio la diminuzione di . . . . L. 2,103,743.16.

Mettendo insieme sovvenzioni e prodotti, l'entrata della Società nel 1880 è ascesa a . . . . . L. 46,381,293 21;
era stata nel 1879 di . . . . » 46,136,132.32;

essa ha dunque avuto, non ostante il grande incremento dei prodotti, il modestissimo aumento di . . . . L. 245,160.89.

La misura, nella quale i prodotti si sono ripartiti tra le quattro categorie che siamo usati a distinguere, risulta dal quadro seguente:

DISTINZIONE DEI PRODOTTI	1880	1879	Aumento	Diminuz.
Viaggiatori ordinari, militari, Valigia delle Indie	10,567,331.24	10,164,136.97	403,144.27	»
Trasporti a grande velocità, compresi quelli in vagoni refrigeranti . .	3,198,441.16	2,840,777.31	357,663.85	»
Trasporti a piccola velocità	10,770,256.43	9,908,925.73	1,561,330.70	»
Introiti diversi	183,746.74	156,981·51	26,765.23	»
		Totale aumento nel 1880 L.	2.348,904.05	»

Dal quale apparisce come tutte e quattro le categorie abbiano avuto parte nell'aumento; ma quella a cui spetta il primato è anche in quest'anno la categoria dei trasporti a piccola velocità, come già si era avuto da rilevare per l'anno precedente:

Notevoli però sono eziandio gli aumenti nei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità.

La ripartizione dei prodotti fra le diverse linee è data dalla seguente tabella:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Diminuz.
	1880	1879	1880	1879	nell'anno 1880 in confronto del 1879	
Bologna-Ancona	204	294	27,456.81	24,849.48	2,607.33	»
Napoli-Eboli-Castellamare	87	87	28,594.68	27,227.11	1,367.57	»
Foggia-Napoli	198	198	27,091.06	25,041.27	2,049.79	»
Ancona-Foggia	322	322	16,980.88	14,317.60	2,663.28	»
Foggia-Bari	123	123	21,494.13	19,282.58	2,211.55	»
Bari-Otranto	198	198	6,152.46	6,125.57	26.89	»
Castelbologn.-Ravenna	42	42	9,269.15	8,354.64	765.51	»
Bari-Taranto	115	115	7,392.91	6,868.25	521.69	»
Pescara-Aquila	127	127	4,777,17	4,319.50	457.67	»
Foggia-Candela (1) . .	(1) 39	39	2,284.15	2,115.50	168.65	»

(1) Nove chilometri sono comuni colla linea Foggia-Napoli.

All'aumento hanno dunque partecipato tutte le linee, e, prima fra tutte, la linea principale da Bari a Bologna. Tengono dietro le linee Foggia-Napoli e Napoli-Eboli-Castellammare; in seguito, in proporzione rapidamente decrescente, la linea Castel Bolognese-Ravenna, la Bari-Taranto, la Pescara-Aquila, la Foggia Candela: ultima, la linea Bari-Otranto, che ha dato prodotto poco differente da quello del 1879.

Influirono nell'aumento tutte le categorie di trasporti in generale, salvo che minuirono sulla linea Bari-Taranto quelli dei viaggiatori e dei bagagli e cani: sulla linea Bologna-Ancona, i trasporti a grande, sulla linea Bari-Otranto quelli a piccola velocità.

Non è stato di molto rilievo l'aumento nel numero complessivo dei viaggiatori; essi furono infatti nel 1880 in numero di 4,457,139;
erano stati nol 1879 . . . . 4,418,920;
quindi l'aumento di viaggiatori . . . . 38,219.

Se si guarda al prodotto, esso è salito a
L. 10,170,571.24 . . . . . e per viaggiatore a L. 2,28;
laddove nel 1879 si erano avute in complesso:
» 9,771,798.17 e per viaggiatore . . . . . » 2,21.
Quindi aumento nel 1880 di
L. 398,773.07 ossia del 3,92 0[0 nel prodotto complessivo; e aumento di . . L. 0,07,
ossia del 3,07 0[0 nel prodotto per viaggiatore.

Messe insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, risulta nel 1880 la somma di . . chil. 243,420,882.
Codesta somma era stata nel 1879 di » 239,871,574,
dunque l'aumento di . . . . chil. 3,549,308
ossia dell' 1.48 0[0.

Anche nella distanza media percorsa s'è avuto nel 1880 qualche aumento, poichè essa è salita a . . chil. 54.61;
mentre nel 1879 era stata di . . . . . . » 54.28;
quindi l'aumento di . . . . chil. 0.33,
che equivale al 0.60 per 0[0.

La distribuzione dei vinggiatori nelle varie classi è data dal seguente prospetto:

	Viaggiatori a prezzo intero				VIAGGIATORI a prezzo ridotto				MILITARI ed altri viaggiatori per conto dello Stato
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	
Numero dei Viaggiatori 1880	86,134	507,966	1,975,305	269,054	74,205	432,353	721,850	2,293	387.979
Numero dei Viaggiatori 1879	82,425	480,290	2,011,313	283,180	62,507	397,607	708,251	2,349	382,998
Aumento	3,709	27,676	»	»	11,698	34,746	13,599	»	4,981
Diminuzione . . .	»	»	36,008	14,126	»	»	»	56	»
Prodotto dei Viaggiatori 1880	1,098,327.33	2,467,640.53	3,542,581.52	166,010.56	300,152.39	920,070.47	689,891.41	789.86	985,107.17
Prodotto dei Viaggiatori 1879	1,010,042.84	2,327,042.20	3,544,059.47	173,520.84	260,351.95	819,731.13	652,855.37	817.87	983,376.50
Aumento	88,284.49	140,598.33	»	»	39,800.44	100,339.34	37,036.04	»	1,730.67
Diminuzione . . .	»	»	1,477.95	7,510.28	»	»	»	28.01	»
Prodotto medio per viaggiat. 1880	12.75	4.86	1.79	0.62	4.04	2.13	0.96	0.34	2.54
Prodotto medio per viaggiat. 1879	12.25	4.77	1.76	0.60	4.17	2.06	0.92	0.35	2.56
Aumento	0.50	0.09	0.03	0.02	»	»	0.04	»	»
Diminuzione . .	»	»	»	»	0.13	0.07	»	0.01	0.02

Esaminando le cifre qui sopra riferite, risulta che, quanto al numero, crebbero in ispecial modo i viaggiatori delle classi più elevate, e più spiccatamente quelli di seconda classe, sia con tariffa intera, sia con tariffa ridotta; diminuirono invece notabilmente i viaggiatori di 3ª e 4ª classe con tariffa intiera.

Quanto al prodotto complessivo, esso crebbe per tutte le classi, tranne che per la 3ª e 4ª con tariffa intiera, e insignificantemente per la 4ª classe con tariffa ridotta.

Quanto al prodotto medio, diminuì di qualche poco per la 4ª classe con prezzo ridotto, non che per i viaggiatori a conto dello Stato, e, in modo abbastanza sensibile, per i viaggiatori di 1ª classe con prezzo ridotto.

Da questa analisi si trae la conseguenza che nell'insieme aumentarono i viaggiatori di più lungo corso.

Per i trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità si ebbe nel 1880 l'introito complessivo di . . . . L. 3,198,441.16;
esso era stato nel 1879 di . . . . . » 2,840,777.31,
quindi l'aumento di . . . . L. 357,663.85,
che è quanto dire del 12.20 0[0.

In quale misura le varie specie di trasporto abbiano contribuito a tale aumento, è fatto chiaro dalla tabella qui appresso:

INDICAZIONE delle CATEGORIE	UNITÀ di trasporto	QUANTITÀ trasportate nel 1880	PRODOTTO 1880	PRODOTTO 1879	Aumento sul prodotto del 1879	Diminuz. sul prodotto del 1879
Bagagli	Quintali	68,300	277,456.99	265,637.25	11,819.74	»
Cani	Numero	6,165	11,536.86	12,324.04	»	787.18
Mercanzie e derrate alimentari . . .	Quintali	777,742	1,858,638.22	1,826,961.41	31,676.81	»
Bozzoli	Quintali	7,429	25,228.06	22,858.85	2,369.21	»
Numerario ed oggetti di valore .	Lire	114,262,895	131,983.49	120,644.45	11,339.04	»
Veicoli e Feretri .	Numero	130	9,746.46	8,272.47	1,473.99	»
Bestiame	Capi	301,042	477,603.13	413,110.36	64,492.77	»
Trasporti per conto dello Stato			134,844.20	138,581.09	»	3,736.89
Introiti diversi			183,746.74	35,168.03	148,578.71	»
Introiti per trasporti esclusi dal computo della sovvenzione			271,403.75	32,870.89	238,532.86	»

Dalla quale tabella apparisce che, fatta eccezione da una lieve diminuzione nel prodotto dei trasporti per conto dello Stato, e in quello dei cani, in tutte le altre categorie si è avuto aumento.

Gli aumenti principali sono dovuti ai trasporti in vagoni refrigeranti della Ditta Cirio: agl'introiti diversi, che comprendono i diritti di pesatura, di magazzinaggio o deposito (cresciuti in ragione del maggior traffico), il nolo di vetture-saloni, e i treni speciali; finalmente ai trasporti di bestiame ed a quelli di mercanzie e derrate alimentari.

Merita nota l'aumento ottenuto nel trasporto dei bagagli, i quali nell'esercizio precedente avevano sofferta una sensibile diminuzione. La ragione dell'aumento si trova nel cresciuto numero dei viaggiatori delle classi più elevate, e nei corrispondenti più lunghi viaggi.

Nei trasporti di mercanzie e derrate alimentari non figura che l'aumento dell'1.73 0[0; ma quando vi si aggiungano i trasporti eseguiti con vagoni refrigeranti, l'aumento sale al 14.53 0[0.

(*Continua*)

FERROVIA DA AREZZO A FOSSATO

La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 9 giugno p. p., con cui è approvata la seguente Convenzione stipulata il 1° giugno p. p. tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed il Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina da Arezzo a Fossato, per la concessione al Consorzio medesimo della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Arezzo a Fossato.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzionee dello esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Fossato.*

Fra le LL. EE. il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dello Stato, ed il Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina da Arezzo a Fossato, rappresentato dal suo presidente onorevole comm. Dari dott. Cherubino, deputato al Parlamento nazionale, come da deliborazione della Deputazione amministrativa di esso Consorzio in data 21 settembre 1880, e qui per copia unita sotto il n. 1,

Fu convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio di Comuni delle provincie di Arezzo e Perugia la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Fossata, che il detto Consorzio si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), sarà equivalente ai sei decimi della spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito approssimativamente nella somma di L. 3,531,000, equivalente ai sei decimi della spesa risultante in L. 5,885,000, dal progetto degli ingegneri Lapi e Gigli in data 20 settembre 1880, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 16 ottobre 1880, num. 2288.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il Consorzio concessionario potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile il Consorzio medesimo nei rapporti col Governo e coi terzi della esatta osservanza dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei sei decimi a carico dello Stato e dei quattro decimi a carico del Consorzio ed Enti interessati, e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto di quella di L. 5,885,000 come sopra sarà fissata ragguagliatamente a sei decimi, detratta dalle rate del concorso governativo

Nel caso che il Consorzio stabilisca dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei decimi della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite della L. 3,531,000, equivalente ai sei decimi della spesa ai termini del detto progetto 20 settembre 1880.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in dieci anni, a decorrere dall'apertura all'esercizio della linea ed in dieci annue rate uguali senza interessi.

Art. 3. La presente Convenzione non satà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 1° di giugno 1881.

Il Ministro delle finanze, A. MAGLIANI.
Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il presidente del Consorzio per la Ferrovia Umbro-Aretina da Arezzo a Fossato, C. DARI.
IPPOLITO DOLCE e ZUGARO ACHILLE, *testimoni*.

COSTRUZIONE DI OPERE STRAORDINARIE

STRADALI ED IDRAULICHE

Nella seduta dell'8 corr., il Senato del Regno dopo breve discussione, approvava (con voti fav. 80, cont. 11) il progetto di legge discusso ed approvato dalla Camera

dei deputati per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895.

Su questo importante progetto, che noi abbiamo già riferito nel nostro numero del 30 marzo scorso colla elaborata Relazione dell'on. Grimaldi, presentò al Senato un'altra diligente Relazione l'on. Brioschi, proponendo l'adozione del progetto, quale fu modificato dalla Commissione e dalla Camera, però facendovi precedere alcune assennate osservazioni, delle quali crediamo opportuno riferire le seguenti:

........Il disegno di legge per la *Costruzione di nuove opere straordinarie, stradali ed idrauliche, nel decennio* 1881-1890, presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 12 aprile 1880 dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, proponeva siccome totale importo delle opere pubbliche di nuova costruzione la somma di L. 162,805,304, così ripartita:

1. Maggior sussidio alle strade comunali obbligatorie	L.	10,000,000
2. Nuovi lavori per strade nazionali e provinciali	»	57,022,953
3. Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1ª e 2ª categoria	»	44,000,000
4. Nuovi lavori di bonificazione	»	21,872,351
5. Nuovi lavori portuali	»	29,910,000
Totale	L.	162,805,304

Il progetto emendato dalla Commissione della Camera elettiva colla Relazione 28 novembre 1880 modifica le cifre superiori nel modo seguente:

1. Per strade comunali	L.	10,000,000
2. Per strade nazionali e provinciali	»	95,137,953
3. Per opere fluviali	»	41,000,000
4. Per opere di bonifica	»	24,072,351
5. Per porti	»	30,701,400
Totale	L.	200,911,704

Con un aumento di lire 38,106,400, od all'incirca del 23 per cento della spesa proposta dal Governo. L'aumento riflette il secondo titolo, compensandosi gli aumenti e le diminuzioni per gli altri, e prorogandosi il tempo stabilito per la costruzione delle nuove strade nazionali e provinciali di altri quattro anni.

Il progetto che voi, egregi colleghi, avete sotto gli occhi, ha mutato anche di titolo, essendosi esteso il periodo per la costruzione di quelle opere al quindicennio dal 1881 al 1895, ma nello stesso tempo ha subito altre importanti modificazioni di spesa. Esse riassumonsi così:

1. Maggior sussidio alle strade comunali obbligatorie	L.	10,000,000
2. Nuovi lavori per strade nazionali e provinciali	»	108,352,953
3. Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1ª e 2ª categoria	»	44,000,000
4. Nuovi lavori di bonificazione	»	29,072,351
5. Nuovi lavori portuali	»	33,701,400
Totale	L.	225,126,704

con un secondo aumento di L. 24,215,000, effetto della discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento.

In complesso, la somma di spesa, proposta dal Governo in L. 162,805.304, fu dalla Camera elettiva elevata a 225,126.704 lire, od aumentata del 33 per cento ad un di presso. Non è quasi d'uopo l'aggiungere che a questo aumento di spesa corrisponde un aumento di opere, e che perciò il Governo, il quale, nello studiare e nel predisporre un sì vasto programma di opere pubbliche, aveva pure a propria disposizione gli Ufficii amministrativi e tecnici da esso dipendenti, Prefetture ed Ufficii del Genio civile, doveva avere conoscenza dei bisogni di ciascuna provincia, pei rapporti suoi coi varii Consigli provinciali; trascurava, o meglio non credeva di tener conto nelle sue proposte, di opere per l'importo di oltre 62 milioni di lire, la necessità o la opportunità delle quali gli sarebbe stata surebbe stata subito dopo additata dalla rappresentanza nazionale.

A me basti l'accennare i fatti, lasciondo a voi, egregi colleghi, il giudizio se essi tendano, oppur no, a mantenere inalterate le responsabilità dell'uno e dell'altro di questi poteri dello Stato; ma il danno del sistema, se così lo giudicherete, non si limita qui, mentre nessuno potrà negare che, dal punto di vista tecnico, questa specie di improvvisazione, in fatto di lavori, dovrà avere lamentevoli conseguenze.......

Nella detta seduta, lo stesso relatore comunicava e raccomandava al Ministro dei lavori pubblici parecchie petizioni di Comuni per la costruzione di opere stradali ed idrauliche; ed il Ministro rispondeva promettendo che presenterà in breve un altro progetto di legge, in cui aggiungerà, se sarà possibile, le nuove opere domandate.

Così pure assicurò gli on. Maiorana, Gadda e Pecile che provvederà con una *legge suppletiva* ai lavori idraulici e delle strade comunali obbligatorie, accennati e raccomandati dai detti senatori.

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

(*Cont.* — *V. N.* 27).

III. *Organi della Società.*

Durante l'esercizio 1880, non vi fu alcuna modificazione nell'*organizzazeone dell'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.* In quella vece, si sono determinate le linee fondamentali per l'organizzazione dell'Amministrazione dell'esercizio durante il periodo in cui esso verrà aperto colle linee dirette.

Circa lo *stato del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale*, dobbiamo anzitutto notare che il posto rimasto vacante, come avevamo già accennato nel precedente nostro Rapporto annuale, d'un *Membro del Consiglio d'amministrazione*, è stato coperto mediante la nomina del sig. Clemente Maraini, ingegnere a Roma; e notiamo poi che il Consiglio d'amministrazione completo ha scelto a suo presidente il sig. Dott. C. Stehlin, consigliere di Stato a Basilea, ed a vice-presidente il sig. colonnello Rieter, consigliere degli Stati a Winterthur.

Sfortunatamente la morte, avvenuta il 27 gennaio scorso, del sig. consigliere nazionale Alessandro Bucher a Burgdorf produsse un nuovo e sensibile vuoto in seno al Consiglio d'amministrazione. Il Consiglio federale svizzero nominò poi al posto del defunto il sig. consigliere nazionale Buetzberger di Langenthal.

Lo stato del personale dei *funzionarii superiori dell'Amministrazione centrale* è stato completato durante l'anno, dacchè il posto di Capo dell'esercizio, vacante sino dal 1877, è stato coperto colla scelta del signor Teodoro Siegfreid di Zofinga, già Capo dell'esercizio della ferrovia del Nazionale-Svizzero. Per contro dobbiamo accennare la perdita d'uno dei migliori funzionarii, il sig. Ermanno Zaehringer, capo dell'Ufficio di revisione dei conti, morto il 22 settembre 1880, dopo aver occupato quel posto dalla costituzione della Società della ferrovia del Gottardo con altrettanto zelo che impegno, adempiendo con fedeltà ed attaccamento le sue faticose funzioni. Il sig. colonnello Abramo Stocker di Lucerna venne designato a succedergli.

Durante lo scorso esercizio, il Consiglio d'amministrazione ha preso, in 4 sedute, 35 decisioni; e la Direzione, in 127 sedute, ne ha prese 4589.

IV. *Finanze.*

A. Conto per la rete ridotta — Come risulta dal *nono conto annuale* qui unito, che comprende l'esercizio 1880, noi disponevamo durante questo esercizio di un fondo di. . . . . fr. 38,670,064 04 proveniente dall'esercizio precedente, nonchè dei seguenti prodotti:

1. Versamenti di sovvenzioni . . . . fr. 19,823,198.—
2. Id. sulle Azioni » 1,844,349.20
3. Id. sulle Obbligazioni . . . . » 7,265,803.90
4. Altri prodotti indiretti . . . . » 2,091,963.37 » 31,025,314.47

Totale fr. 69,695,378.51

L'ammontare delle sovvenzioni pel grande tunnel e per le linee d'accesso durante l'8ª. annata di costruzione è stato portato nel suo totale nei prodotti, e la quota-parte non versata da Lucerna, nell'importo di fr. 24,571.40, è stata portata nel bilancio ai conti-correnti debitori.

Quanto agl'interessi di arretrati non pagati e reclamati per una sovvenzione precedente, il cui versamento è stato ritardato, il Governo italiano ha soddisfatto il 5 marzo 1881, quelli che lo concernevano: l'ammontare delle sovvenzioni pel tunnel del Gottardo di . . . fr. 7,463,540 e per le linee d'accesso di. . . . . . . » 12,359,658

Passando ora ai versamenti sul *Capitale-Azioni*, bisogna accennare che, durante l'esercizio, il V versamento del 20 0[0 sull'ammontare di fr. 816,000, è stato interamente effettuato per 8160 altre Azioni, in guisa che al 31 dicembre 1880 ve n'erano 20,505 di liberate. Quanto alle Azioni che non furono interamente liberate col V versamento, i cuponi scadenti al 30 giugno ed al 31 dicembre 1880 non furono rimborsati, ma, come al solito, contati quale pagamento. L'ammontare portato in tal modo all'attivo degli azionisti in conto del V versamento ascendeva al 31 dicembre 1880 a fr. 50.20 in totale per azione.

I titoli provvisorii liberati col pagamento integrale sono sempre scambiati contro titoli definitivi muniti di cuponi d'interesse sino al 1°. luglio 1882 (durata del periodo di costruzione), e da questo momento, con cuponi di dividendo.

I versamenti sul *Capitale-Obbligazioni* si compongono:

a) Di versamenti sulla IV serie d'Obbligazioni di prima ipoteca. Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, il Consorzio ha preso ancora fr. 5,742,803.90, valor nominale, ch'esso ha pagato al corso di 95 0[0, in guisa che alla fine del 1880, sui fr. 20,000,000 compresi dalla IV serie, franchi 19,921,568.60 erano stati presi al corso del 95 0[0. Il resto, cioè fr. 78,431.40, è stato preso durante il gennaio 1881 al corso di 95 0[0; ed attualmente il Capitale-Obbligazioni di prima ipoteca è dunque interamente versato.

b) Di versamenti sulle Obbligazioni di 2ª ipoteca. Sulla porzione della serie *A* delle Obbligazioni di 2ª. ipoteca consegnata agl'imprenditori e fornitori, furono versati, sino al 31 dicembre 1880, fr. 5,965,000 valor nominale.

A quest'epoca rimaneva ancora da prendere, cioè a versare, fr. 35,000 valor nominale. Questo versamento è stato poi effettuato, in modo che il Capitale-Obbligazioni di 2ª. ipoteca trovasi così tutto versato.

A proposito dei *prodotti indiretti*, che ascendono a franchi 2,091,963.37, notiamo che il prodotto delle carte, effetti e conto d'interessi vi contribuì per una somma di franchi 1,656,165.61, cioè il 5 122 0[0 del capitale di fr. 32,330,083, che noi abbiamo avuto in media a nostra disposizione; il prodotto di affitti e locazioni ascende a fr. 91,033.60, la rivendita di terreni divenuti superflui a fr. 8,397.05, e l'eccedenza dei prodotti esercizio sulle spese per le linee ticinesi di pianura a fr. 336,367.11, in luogo di franchi 156,199 56 nel 1879 e di fr. 47,737.78 nel 1878.

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo dell'esercizio precedente, ascendeva a fr. 69,695,378.51 è stato *speso* nel corso dell'anno:

1. Per rimborsi . . . fr. —
2. Per spese di formazione del capitale di costruzione (porti per sovvenzioni, differenze di corsi, stabilimento di titoli) . . . . . » 681,180.59
3. Per Amministrazione centrale . . . . . » 208,753.37
4. Per servizio degl'interessi del capitale-azioni versato e del capitale-obbligazioni . . » 5,754,480.42
5. Per costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica) . . . . . . » 32,132,072.26

Totale delle spese . . . . . . » 38,776,486.64

Saldo a conto nuovo al 31 dicembre 1880 fr. 30,918,891.87

La rubrica 2 contiene, a lato di una somma di fr. 3191.80 per spese di porto per la percezione del capitale-sovvenzioni, e di un'altra di fr. 5,448.55 per l'imposta del bollo, una spesa di fr. 672,540.24 per differenze di corsi previste nella Convenzione, e commissioni per l'emissione del capitale-obbligazioni. Questa seconda somma si divide poi come segue:

Versamenti sulla IV serie del capitale-obbligazioni di fr. 20,000,000 in 1ª ipoteca . . . . . fr. 287,140.24
Prestito di fr, 6,000,000 in 2ª ipoteca . . . » 385,400.00

La spesa di fr. 32,132,072.26 per la costruzione propriamente detta si ripartisce nel seguente modo:

Pel gran tunnel del Gottardo . . . . . fr. 7,012,905
Per le linee d'accesso . . . . » 25,119,167

Il saldo di fr. 30,918,891.87 disponibile alla fine dell'annata era *collocato* come segue:

Carte	fr.	15,718,242.93
Effetti	»	6,295,180.55
Debitori diversi (dedotti i creditori) . .	»	8,881,025 02
Cassa	»	24,443.37
Totale	fr.	30,918,891.87

Le carte sono, come negli anni precedenti, portate nel bilancio al prezzo d'acquisto. Una stima al corso della giornata, fatta il 31 dicembre 1880, diede un aumento di fr. 675,124. Le carte consistono in fondi di Stato, Obbligazioni di ferrovie e di Stabilimenti finanziarii, come appresso:

Fondi di Stato in	Obbligazioni	svizzere	fr.	7,301,409.70
Id.	id.	tedesche	»	3,501,801.25
Id.	id.	italiane	»	3,801,187.55
Bonds americani			»	1,113,844.43
		Totale	fr.	15,718,242.93

La vendita di valori durante l'annata diede un beneficio di fr. 277.447.

Nei *programmi di lavori* e nelle *perizie* sottoposte, secondo le prescrizioni, all'alto Consiglio federale svizzero, sono prevedute per la 9ª *annata di costruzione* (dal 1° ottobre 1880 al 30 settembre 1881) le spese seguenti:

Pei lavori nel gran tunnel	fr.	7,305,203.00
Pei lavori sulle linee d'accesso	»	29,932,100.00
Per spese generali (spese d'amministrazione, interessi e ribassi dicorsi)	»	5,175,000.00
Totale	fr.	42,412,303.00

Se da questa somma si deducono le spese dei mesi di ottobre, novembre e dicembre 1880, resta pel 1881, sino all'epoca del pagamento delle nuove sovvenzioni, una spesa probabile di . . . . » 34,589,859.00
Siccome il saldo al 31 dicembre 1880 non ascende che a . . . . » 30,918,891.87
e che non deve più rientrare, come risulta dal bilancio, se non una debole somma sul capitale-azioni e sul capi-

tale-obbligazioni, così saremo probabilmente costretti nel 1881, per coprire le spese di costruzione, di contrarre un prestito passeggero, che potrà essere rimborsato in novembre, al momento del versamento delle sovvenzioni.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEI *MONITORE*

Sappiamo essere allo studio presso la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia il progetto di attuare quanto prima un 2° treno diretto notturno fra Torino e Venezia e viceversa, cioè in partenza da Torino poco dopo le 7 pom., coll'arrivo a Venezia nelle prime ore del mattino seguente, e da Venezia dopo le 11 pom. con l'arrivo a Torino tra le 9 e 10 ant.

Non si può disconoscere l'utilità di questo provvedimento, ch'era da lungo tempo vagheggiato e che le difficoltà dell'esercizio hanno fatto finora ritardare.

Con tale treno si otterrà poi il grande vantaggio della coincidenza immediata col treno diretto da Venezia per la Pontebba, per cui le importanti provenienze da Ventimiglia, Genova e Modane per Vienna avranno il loro corso non interrotto e per la via più breve.

✂

L'Amministrazione delle Ferrovie medesime ha già disposto affinchè sieno tosto intrapresi i lavori occorrenti pel ristauro della Stazione succursale di Porta Susa a Valdocco in Torino, essendone stata deliberata la riapertura al pubblico servizio pei treni-omnibus e misti.

✂

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, di accordo con quelle dell'Alta Italia e delle Romane, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici d'introdurre alcune aggiunte e varianti negli scontrini che devono presentare gli elettori politici per ottenere il biglietto a tariffa ridotta. Le aggiunte e modificazioni proposte riguardano l'instradamento degli elettori e la osservanza della durata del tempo in cui il viaggio deve essere compiuto, locchè permetterà agli Ufficii di riscontro ed alle Amministrazioni ferroviarie un più efficace ed esatto controllo dell'operato delle Stazioni.

✂

Domenica ebbero termine, al Ministero dei lavori pubblici, gli esami di idoneità ai posti di ingegneri di 2.a classe del Genio civile, ai quali presero parte 19 ingegneri-allievi e 10 aiutanti di 1.a classe. La Commissione, composta dei signori ispettori comm. Ponzo, Brauzzi, Amenduni, Rappaccioli ed Imperatori, ha rassegnato il verbale d'esame a S. E. il Ministro dei lavori pubblici. Dei 29 concorrenti, quattro (cioè due ingegneri-allievi e due aiutanti) ottennero la classificazione di merito; venti furono dichiarati idonei; e cinque (due ingegneri-allievi e tre aiutanti) furono riprovati.

✂

L'ingegnere governativo incaricato degli studii della ferrovia di 3.a categoria da Ponte San Pietro a Seregno ha completato e sottomesso alla superiore approvazione il progetto particolareggiato per l'innesto della linea predetta con quella da Monza a Como, che succederà nella Stazione di Seregno.

L'importo dei lavori proposti ascende alla somma di L. 130,000, comprese le spese per imprevisti e diverse.

✂

Da Aquila ci giungono informazioni intorno ai lavori di costruzione della linea da Aquila a Rieti, ai quali si sta provvedendo a cura della Società delle Strade ferrate Meridionali. Da quanto ci viene comunicato rileviamo che i movimenti di terra per la sezione da Aquila a Rocca di Corno sono convenientemente sviluppati, e che, oltre a varii manufatti minori, sono in corso di costruzione due ponti, uno della luce di m. 12, e l'altro di m. 6. Anche le case cantoniere sono già iniziate, come pure i fabbricati per la Stazione di Sassa e Torninparte.

In media, nello scorso mese di giugno hanno lavorato N. 850 operaj per ogni giorno di lavoro, e furono eseguite opere per un importo di L. 150,000 circa.

✂

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto dei fabbricati speciali da costruirsi nella Stazione di Campobasso, cioè: fabbricato-viaggiatori, magazzeno-merci con piano caricatore scoperto, e rimessa-locomotive.

✂

La Deputazione provinciale di Torino ha avanzato ricorso al Ministero dei lavori pubblici per l'aggiunta di vetture di 3.a classe al treno diretto da Chivasso a Torino.

Sappiamo, a questo proposito, che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia esaminerà il preaccennato ricorso, affine di riconoscere se possa essere accolto, od in caso diverso, quali provvedimenti dovrebbero essere adottati per rendere possibile il più pronto arrivo a Torino dei viaggiatori della terza classe da Ivrea.

✂

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che si possa con Decreto Reale fare la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi, chiesta dal Comune di Colle, in base agli schemi di Convenzione e di Capitolato sottoposti all'esame di quel Consesso, con che vi siano introdotte talune modificazioni.

Il Consiglio stesso ha ritenuto che possa approvarsi la Convenzione stipulata fra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il sig. Garrè per l'uso precario di acqua defluente dalla galleria di Monte Olimpino (linea Camerlata-Chiasso) ed esuberante ai bisogni della ferrovia.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 al 9 corr. in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del 2°. tronco, dal chilometro 6.792 al chilometro 18.476,

della ferrovia Faenza-Pontassieve-Firenze (escluso l'armamento della via, i congegni e le travature metalliche);

Un progetto per la condotta di acqua destinata ad alimentare il rifornitore della Stazione di Lavino, nella ferrovia Termoli-Campobasso;

Un progetto per la condotta di acqua destinata ad alimentare il rifornitore della Stazione di Casacalenda. nella ferrovia suddetta;

Un progetto per la continuazione della ferrovia marmifera Carrarese, a trazione animale, sino agli estremi poggi di caricamento delle tre vallate Ravaccione, Canalgrande e Colonnata.

><

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle strade ferrate complementari, autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

4 *luglio* — *Fatali* per l'appalto del tronco dalla Marina di Catanzaro alla città, della linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi. — L'appalto venne provvisoriamente aggiudicato al signor Giovanni Righettini per la somma di L. 1,048,092.26, ossia col ribasso del 5.95 0[0 su quella del primo deliberamento. L'asta definitiva è fissata pel 26 del corr. mese (V. *Not. ferr. ital.).*

4 *luglio* — *Fatali* per l'appalto del tronco dal chilometro 3 + 700 al chilometro 24 della linea Taranto-Brindisi — Quest'appalto fu aggiudicato provvisoriamente al sig. Nocerino Ciro per L. 1,248,877.78, ossia col ribasso del 5.16 0[0 sulla somma di primo deliberamento. L'asta definitiva è fissata pel 26 corr. (V. *Not. ferr. ital.)*

7 *luglio* — *Fatali* per l'appalto del tronco da Robbio a Vercelli, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Bressana-Broni — Non venne presentata alcuna offerta. Perciò l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio del primo incanto, sig. Luigi Isola, per la somma di L. 904,135, ossia col ribasso del 14.30 0[0 su quella di appalto.

8 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Varano-San Giano, della linea Gallarate alla Novara-Pino — L'appalto fu deliberato provvisoriamente al sig. Antonio Luraschi per la somma di L. 2,146,716, ossia col ribasso del 22 p. 0[0 su quella di appalto — La scadenza dei fatali è fissata al 1° agosto prossimo.

8 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Gallarate-Varano, della linea Gallarate alla Novara-Pino — Deliberato provvisoriamente alla Ditta Pellegrini-Calcaterra-Coturi per la somma di lire 2,669,990.40, ossia col ribasso del 21.60 0[0 su quella di appalto — I fatali scadono col 1° del prossimo agosto.

8 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Bevano a Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna. — Quest'appalto fu deliberato provvisoriamente al sig. Pari Francesco col ribasso del 4 0[0 sulla somma di appalto, ossia per L. 254,602.56 — La scadenza dei fatali è fissata al 1° del prossimo agosto.

9 *luglio* — Asta definitiva per l'appalto della linea da Foggia a Manfredonia — Non essendo stata presentata alcuna offerta, l'appalto stesso venne definitivamente aggiudicato al sig. Dramis Attanasio (deliberatario nei fatali) per la somma di L. 1,346,538.92.

><

Riceviamo da Roma i seguenti ragguagli sulla costruzione della ferrovia Roma-Sulmona:

Sotto la data del 4 corrente mese venne presentato al Ministero dei lavori pubblici l'importante progetto del secondo tronco Montecelio-Tivoli, della ferrovia Roma-Sulmona.

Tale progetto ha origine alla Stazione di Montecelio, percorre per oltre 2 chilometri l'estesa pianura ai piedi dei colli fino a Casalbattista, e quindi, rimontando la valle di Marcellina, si svolge con ampia curva per appoggiarsi al colle Lucimone; da dove, sorpassando il vallone dell'Obaco, s'interna in galleria nel contrafforte del colle Sterpara, e quindi circoscrive il grande bacino dell'Aniene, che comprende le pittoresche vedute della grande cascata e delle cascatelle di Tivoli; e dopo attraversato in galleria il monte Catillo, arriva alla Stazione di Tivoli, segnando uno sviluppo di oltre 13 chilometri.

In tale progetto, oltre quattro gallerie della complessiva lunghezza di m. 1,500, sono progettati 6 grandi viadotti, tra i m. 80 e 100 di lunghezza, e m. 15 e 30 di altezza. L'importo complessivo sarebbe di 3,400,000 lire, cioè circa 250[m lire al chilometro.

La necessità e l'urgenza di porre mano ai lavori dell'importante tronco Roma-Tivoli, che deve collegarsi ai successivi tronchi già in costruzione fra Tivoli e Montebove, pare oramai riconosciuta ed ammessa dal Ministero; inquantocchè si assicura che entro il corrente anno saranno appaltati ed intrapresi i detti lavori, per ultimarli pressochè contemporaneamente a quelli dei succitati tronchi Tivoli-Cantalupo-Montebove, affine di avere da qui a due anni aperti all'esercizio oltre a 60 chilometri di ferrovia, i quali riuniranno Roma al centro delle ricche provincie abruzzesi, con grande vantaggio del commercio e dei molti prodotti che si riverseranno sul mercato della Capitale.

Di quest'importante linea Roma-Sulmona si sono fin oggi pressochè ultimati, ed in gran parte presentati al Ministero, gli studii particolareggiati fino all' imbocco della grande galleria del Carrito, ultima traversata dell'Appennino verso Sulmona. Non mancherebbe che lo studio dell'ultimo tratto Carrito-Sulmona, sul cui tracciato, tanto la Commissione governativa appositamente delegata, quanto il Consiglio superiore si pronunciarono favorevolmente.

Essendosi però sul pronunciato tecnico sollevate vive opposizioni per parte degli Aquilani, allo scopo di ottenere che la ferrovia faccia capo a Molina, invece che a Sulmona (sulla quale vertenza non venne ancora nulla deciso), resterà a vedersi se la preponderanza politica la vincerà, e quale sarà la definitiva deliberazione del Ministero a tale riguardo.

È però urgente che tale vertenza venga definita, affine di poter quanto prima attivare i lavori della galleria del Carrito, ed intraprendere lo studio per la successiva costruzione del tronco che verrà prescelto, acciò l'intera linea Roma-Sulmona possa essere ultimata ed aperta all'esercizio nel termine stabilito dalla legge.

X.

><

Anche l'*Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche*, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, figura degnamente all'Esposizione nazionale di Milano; e l'opuscolo da lei testè pubblicato (Napoli, tip. Trani) e di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare, oltre alle principali notizie sulla costituzione e sui mezzi economici di quella Società, nonchè sull' indole ed importanza speciale dei lavori a cui essa attende con molta attività e con meritato successo, ci offre la descrizione degli oggetti ora esposti alla Mostra nazionale. E noi siamo lieti di farne qui un cenno, come abbiam fatto per altre Società industriali.

Il genere di costruzioni, che forma la specialità della detta Impresa, non consentendo d'inviarne a Milano un saggio *reale*, fu mestieri limitarsi ad esporre qualche modello in piccola scala di lavori già eseguiti od in via di costruzione.

Tra questi va primieramente notato il viadotto sull'Olona, che devesi fra breve costruire, per conto dell'Impresa Vaucamps, sulla ferrovia Saronno-Malnate-Varese, della lunghezza di 190 m., diviso in 3 campate, la centrale di m. 75 e le laterali di m. 57.50 ciascuna; con travata sorretta da 2 pile metalliche di m. 38 di altezza, compreso lo zoccolo.

La travata è costrutta sul progetto di massima dell'ing. A. Galantino; ed il tipo delle pile è una novità proposta dall'ing. Cottrau, sostituendo alle colonne in ghisa, sinora adoperate, delle colonne formate con ferri speciali, che presentano grande eleganza insieme a maggior sicurezza.

Viene secondo il ponte ad arco, sistema Cottrau, per una luce di m. 40, sopra una strada carreggiabile ordinaria. Questo tipo, già applicato al gran ponte a 2 campate sulla Scaffa a Cagliari, ed al ponte presso Castellammare del Golfo in provincia di Palermo, accoppia l'eleganza dei ponti arcuati alla semplicità e rigidezza di quelli a travi rettilinee.

Vi è pure raffigurato il ponte provvisorio sul Fella a Rio di Muro (ferrovia Pontebbana), di cui venne affidata la costruzione all'Impresa Industriale Italiana dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, non potendo per l'epoca fissata all'apertura della linea all'esercizio essere in pronto la grande travata metallica di m. 72 in una sola campata. Codesto ardito e grandioso ponte provvisorio in legname, con stilate d'oltre 40 m. d'altezza, venne costrutto in soli 2 mesi, sotto la direzione dell'ingegnere Rodriguez, capo-cantiere dell'Impresa, che ora ne presenta il modello, da lui medesimo eseguito, nella scala dell' 1|20.

Dopo il modello della grande tettoia per la Stazione di Palermo, per conto della Società Sicula-Occidentale della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, che misura 28 m. di corda tra i fronti interni dei fabbricati, e che presenta un tipo di molta arditezza ed eleganza, si ha infine una collezione del materiale minuto d'armamento ferroviario, fabbricato nella officina speciale, da pochi anni impiantata in Castellammare dalla stessa Società e provveduta delle macchine più perfezionate che si conoscano.

Tutti questi lavori fanno grande onore all'Impresa Industriale Italiana, la quale sotto l'abile direzione degli egregi ingegneri A. Cottrau e P. Boubée, seppe in breve tempo acquistarsi incontestabile riputazione in Italia ed all'estero, eseguendo lavori specialmente in ponti e tettoie, che le meritarono onorifiche ricompense alle Esposizioni mondiali di Vienna (1873) e di Parigi (1878).

Ed ora che per l'acquisto dei grandi Stabilimenti di Savona, già appartenenti alla Ditta Galopin-Söe, Jacob e C., potrà aggiungere l'altra specialità del materiale mobile e fisso per le ferrovie, nonchè delle caldaie marine, ecc., non è a dubitarsi che la lodata Società saprà aumentare sempre più di credito e d'importanza, ed occupare un posto primario tra le grandi Imprese industriali italiane.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni agli stanziamenti per le ferrovie complementari. — Nella seduta dell'8 corr., il Senato del Regno approvò senza discussione, sopra elaborata Relazione dell'on. Saracco, il progetto di legge già adottato dalla Camera dei deputati, per le modificazioni agli stanziamenti, di cui all'art. 25 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari: progetto che fu da noi riferito colla Relazione dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti fav. 87, cont. 6.

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — Il Senato, nella seduta dell'11 corr., approvò, senza discussione il progetto di legge per la concessione della ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice, già adottato dalla Camera dei deputati e da noi riferito.

Allo scrutinio segreto, ebbe voti fav. 74, cont. 2.

Ferrovia Mantova-Modena. — Nella stessa seduta il Senato approvò pure il progetto di legge adottato dalla Camera ed autorizzante la Società anonima della ferrovia Mantova-Modena a trasferire la sua residenza a Torino; ed allo scrutinio segreto, ebbe voti fav. 72, cont. 4.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Con R. Decreto del 23 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Modena, col titolo di *Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale*, col capitale nominale di 2,000,000, diviso in 8000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata d'anni 90 decorrendi dal 23 maggio 1880, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 maggio scorso, con cui sono respinti i ricorsi dei Comuni di Pieve Santo Stefano, Caprese, Scheggia, Costacciaro e Sigillo contro i decreti delle Deputazioni provinciali di Arezzo e di Perugia, che statuirono sul Consorzio per la costruzione e lo esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Fossato, che rimane definitivamente costituito; ed è approvata la tabella definitiva di riparto stabilito dalla Deputazione provinciale di Perugia in data 23 aprile 1881, per le spese di costruzione, di armamento e del materiale mobile della ferrovia predetta. (*V. più sopra il testo della Convenzione relativa*).

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — Alle ore 10 ant. del 21 luglio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Milano, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, compreso fra Seregno ed il fiume Lambro, della lunghezza di metri 6461.81, in provincia di Milano (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 186,935.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi otto dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 9,500, ed in L. 19,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi. — In seguito alla diminuzione di lire 5.95 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 1,114,399, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi l'11 giugno ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, compreso fra la Stazione di Catanzaro Marina e la Stazione di Catanzaro Città, della lunghezza di m. 8550, si procederà alle ore 10 ant. del 26 corr., presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catanzaro, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,048,092.26, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 61,000, ed in L. 122,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — In seguito alla diminuzione del 5.16 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,316,826, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi l' 11 giugno u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, compreso fra il chil. 3 + 700 e il chil. 24 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), estendendosi i lavori relativi all'armamento anche al precedente tronco fra il chil. 0.300 e il chil. 3 + 700, si procederà alle ore 10 ant. del suddetto giorno 26 luglio, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,248,877.78, a cui il suddetto prezzo ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30 dal giorno della consegna

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 70,000, ed in L. 140,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 ant. del 28 luglio corr., presso il detto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra la sezione 108 presso il Canale del Ghiareto e la sezione 298 presso il torrente Caprigliola, della lunghezza di m. 3,781.71 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni e case cantoniere, e la provvista dei ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 995,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 32 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 100,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Castrocucco-Eboli-Romagnano. — Alle ore 9 ant del 1° agosto p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorreti alla costruzione del tronco della ferrovia da Castrocucco alla Eboli-Romagnano, compreso fra Galdo ed Auletta, della lunghezza di m. 8,700, in provincia di Salerno (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 4311,840.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 135,000, ed in L. 270,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie prealpine. — Il 26 giugno p. p., fu firmata una Convenzione, tra la Provincia di Como ed il sig. Alberto Vaucamps, in forza della quale la detta Provincia si obbliga a cedere al signor Vaucamps la concessione ferroviaria da essa chiesta al Governo, sulla base degli studii fatti dal sig. Vaucamps medesimo ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questa concessione comprenderebbe le linee Laveno-Varese-Malnate Como (46.8 chilom.) Saronno-Confine ticinese (25.2), Saronno-Malnate (23). Vi sono poi da aggiungere pochi chilometri dal confine a Mendriso, la cui concessione spetta alla Società della ferrovia del Gottardo.

Con questi 95 chilometri di ferrovie si ottengono parecchi e rilevanti scopi. Col tronco Saronno-Malnate-Varese-Laveno, oltre all'abbreviare di molto il viaggio fra Milano e Varese, si mette in comunicazione diretta e rapida Milano col centro del Lago Maggiore; e probabilmente i vagoni, giunti a Laveno, verranno posti su un grande battello a vapore per continuare così il traffico con la sponda opposta, dove fa capo la via del Sempione. A Laveno vi è anche il raccordo col Gottardo; ma la più diretta congiunzione col Gottardo sarà fatta mercè la linea Saronno-Mendrisio. Infine, i tronchi Como-Malnate, Malnate-Mendrisio (Capolago) e Malnate-Laveno faranno il servizio dei tre maggiori laghi di Lombardia.

Si sa che la concessione per le ferrovie di questa categoria è di anni 50. La Provincia di Como accordò al signor Vaucamps una sovvenzione di 400,000 lire, e gli garantisce che quella dei Comuni ascenderà a 500,000.

Il signor Vaucamps, a sua volta, si incarica della costruzione e della gestione, a tutto suo rischio e pericolo, delle linee stesse; ed a chi sa come egli sia il fondatore della Società delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, non occorre dire che egli unirà le nuove linee alle attuali, prendendo il nome di *Società internazionale delle ferrovie prealpine*, ovvero *delle ferrovie interlacuali.*

(*Boll.*)

Ferrovie economiche. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 18 giugno p. p., con cui la Società belga stabilita a Bruxelles, col titolo di *Société Générale des Chemins de fer économiques*, col capitale nominale di 8 milioni di lire, diviso in 32,000 azioni da L. 250 ciascuna, collo scopo dell'acquisto, costruzione ed esercizio di ferrovie economiche e *tramways*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 12 febbraio 1880, è abilitata ad operare nel Regno, a termini de' suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel detto R. Decreto.

Tramways di Firenze — La *Nazione* dice che alla fine del mese attuale, mercè la instancabile operosità del sig. Waroquier, Direttore del *Tramway* di Firenze, s'inaugurerà da Sesto a Firenze la linea, che sarà la più importante fra tutte quelle che il *tramway* percorre nei nostri dintorni.

Un gran beneficio ne risentiranno le molte popolazioni che quella linea allaccia e ricongiunge alla nostra città.

Tramways di Roma. — Lunedì mattina fu fatto l'esperimento dei carri sulla nuova linea del *tramway*, che dalla piazza Montanara, e più precisamente dalla piazzetta del teatro di Marcello, conduce alla Basilica Ostiense.

Tolto il tratto alquanto angusto ed irregolare della via Montanara, il resto della strada è piano e abbastanza largo, e sarà una gita comoda e piacevole.

Ciò che è assolutamente incomodo è la lontananza della Stazione di partenza. Si era detto che questa linea doveva essere riunita con quella della via Nazionale, ma finora non si è nulla conchiuso. Se ciò si effettuasse, allora questa nuova linea avrebbe una vera importanza.

Tariffe pel trasporto delle derrate alimentari. — Il Governo avendo approvata, in via di esperimento, l'attivazione dell'annunciata tariffa speciale pel trasporto di talune derrate alimentari a vagone completo ed a piccola velocità accelerata, si notifica che, dal giorno 11 corr., la detta tariffa viene applicata, tanto alle spedizioni in servizio interno sulle linee dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabresi, quanto a quelle in servizio cumulativo fra le linee stesse.

I prezzi e le condizioni di trasporto, come pure le derrate alimentari ammesse a fruire di questa tariffa, risultano dagli Avvisi all'uopo pubblicati dalle rispettive Direzioni dell'esercizio (e vendibili presso tutte le Stazioni ed Agenzie al prezzo di cent. 15); avvertendo che per le predette spedizioni in servizio comulativo italiano e per quelle in servizio internazionale, le tasse saranno conteggiate in base alla distanza complessiva da percorrersi sulle linee italiane sopraindicate.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Ticin.* pubblica il prospetto dei lavori al tunnel del Ceneri (lunghezza met. 1673) durante il mese di giugno p. p.

		Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse	. m.	—	—	—
Allargamento in calotta . . .	»	—	46	46
Strozzo	»	106	44	150
Piedritti . . .	»	129	49	178
Vôlta	»	128	49	177

Progresso totale dei lavori nei tunnels della linea Lugano-Giubiasco:

Denominazione del tunnel	Lungh.	Galleria d'asse		Allarg. in calotta		Strozzo		Vôlta		Piedritti	
	Met.	Met.	0[0	Met.	0[0	Met.	0[0	Met.	0[0	Met.	0[0
La Costa . .	63	63	100	63	100	63	100	63	100	63	100
Precassino .	399	396 (1)	100	396	100	396	100	206	51	363	91
Meggiagra .	101	101	100	101	100	101	100	101	100	101	100
Monteceneri .	1673	1673	100	1548	92	1160	69	671	40	781	46
Molincero . .	65	65	100	65	100	57	87	—	—	18	27
Massagno . .	924	924	100	915	99	826	89	808	87	719	78
	3225	3222	100	3088	96	2603	81	1849	57	2045	63

Stato dei lavori di sottostruttura, escluse le travate dei ponti in ferro, 72 0[0 del preventivo.

---

(1) 3 metri all'aperto.

Sempione o Monte-Bianco. — A schiarimento di quanto riferimmo nel precedente numero, leggiamo nel *Journ. des trav. publ.* del 7 corr.:

Vi sono delle difficoltà per ciò che riguarda la questione del passaggio delle Alpi. Non solo i membri della Commissione sono assai divisi tra loro, ma la Camera stessa dimostra molta indecisione. In quanto alla Commissione, le sue esitanze sono conosciute da tutti. I presunti sentimenti della Camera risultano da conversazioni tra gran numero di deputati.

Il rapporto del sig. Lesguiller non deve trattare che la questione tecnica. Si traforerà il Sempione od il Monte-Bianco, od il piccolo San Bernardo? o lo si raccorderà col San Gottardo? Quali sono le zone di traffico che apparterranno al tracciato adottato? Quali vantaggi ritrarrà il commercio dal nuovo passaggio, quale concorrenza uccide, quali concorrenze fa nascere? — Ecco i problemi che il sig. Lesguiller deve svolgere nel suo rapporto, e le cui soluzioni o conseguenze egli è chiamato ad indicare. Resterà poi da regolare la questione delle sovvenzioni, e da esaminare gl'interessi politici che vi si riferiscono.

— A questo proposito, riceviamo e pubblichiamo di buon grado la seguente:

Torino, 11 luglio 1881.

Ill.mo signor Direttore,

L'ultimo numero del *Monitore delle Strade ferrate*, riportando un articolo del *Journal des travaux publics*, asserisce che la Commissiene della Camera dei deputati Francese, a cui venne affidato lo studio dei nuovi valichi alpini, ha conchiuso favorevolmente al passaggio del Sempione, attesochè sul traforo del Monte-Bianco non si avevano studii abbastanza serii.

Dai giornali francesi risulterebbe diffatti che la Sotto-Commissione, che ha testè visitato le località, per mezzo del relatore Lesguiller avrebbe conchiuso apparentemente in favore del Sempione, alla condizione però che ivi le pendenze sieno ridotte al 13 per mille: dacchè la necessità di costruire sulla Diveria un viadotto di 200 m. di altezza e di passare a mezza costa a 150 m. di sopra di Domodossola.

La Commissione poi, nella sua adunanza del 7 corr., dopo una viva discussione, e malgrado le conclusioni della Sotto-Commissione, ha adottato il seguente progetto di ordine del giorno da essere sottoposto all'approvazione della Camera, e che Le traduco letteralmente: « La Camera invita il Governo a far studiare subito il progetto di una nuova linea internazionale a traverso le Alpi, e specialmente quello del Monte-Bianco ».

I fautori del Sempione hanno a loro disposizione dei progetti dettagliati, redatti da abili ingegneri. Sulla linea del Monte-Bianco gli studii definitivi non furono eseguiti, è vero, che sui tronchi Ginevra-Chamonix ed Ivrea-Aosta, sui quali le pendenze vennero mantenute nei voluti limiti; ma gli studii di massima fra Chamonix ed Aosta, presentati dall'ing. Lepinay, ed ai quali io prestai la mia debole collaborazione, furono riconosciuti di tale importanza, da provocare l'adozione dell'ordine del giorno sopra riferito, il quale, collo stabilire la necessità di procedere ad uno studio dettagliato di questo traforo, soddisfa per ora pienamente i voti dei fautori del Monte-Bianco.

Le aggiungerò ancora che a relatore della Commissione plenaria venne nominato l'ing. Brossard, il quale deve presentare la sua relazione alla Camera in questa stessa settimana

Nel pregarla di voler inserire le linee che precedono nel prossimo numero dell'accreditato di Lei giornale, Le offro, Ill.mo signor Direttore, gli atti della mia distinta osservanza.

Suo dev mo servo

Ingegnere R. GAROLA.

— Leggiamo finalmente nella *Perseveranza* che il Consiglio comunale di Milano, nella seduta dell' 8 corr., deliberava sulla domanda del Comitato promotore del traforo del Sempione per un concorso nelle spese occorrenti agli studii relativi.

Questa spesa era preventivata nella somma di L. 12,000 a 15,000.

Robecchi, alludendo alla definitiva soluzione del Gottardo, il quale, essendo stato sostituito dallo Spluga, avrebbe dovuto avere, dopo Genova, per primo obbiettivo Milano (il cui tracciato invece venne condotto al punto più estremo della provincia e diretto sul Piemonte), vorrebbe che per tempo si studiasse la questione del Sempione, e si mettessero in evidenza i grandi vantaggi che questo traforo sarà per arrecare alla detta città ed al paese tutto. E fa poi osservare come, per la via del Sempione, noi arriveremo a Parigi con un grande risparmio di percorso, e che con questa linea si continuerà la grande idea napoleonica, secondo la quale s'era già tracciata la linea che fa capo all'Arco del Sempione in Milano.

Accennò poi alle mire del Piemonte di far divergere su Novara, per Gozzano, la linea del Sempione, ed accennò anche all'altra idea, che si ha in Piemonte, di sostituire il traforo del Monte-Bianco a quello del Sempione; ma disse che fortunatamente in Francia si propende per quest'ultimo passaggio. Tanto è vero che 109 deputati fecero la proposta nella Camera francese di stanziare cinque milioni all'anno, per dieci anni, pel Sempione. Conchiuse dicendo che egli crede sia ora e tempo che l'Italia abbia ad unire i suoi sforzi a quelli della Francia, e fa voti che il Consiglio stanzi la somma richiesta per questi primi studii.

Posta ai voti la proposta della Giunta, è approvata all'unanimità.

Ferrovie Serbe. — Si ha per telegrafo da Belgrado, 10:

Bontoux, assuntore del prestito serbo, ha spedito tre milioni di franchi in conto del prestito stesso. L'ingegnere tedesco Richter venne nominato Direttore generale delle ferrovie Serbe.

Notizie Diverse

Opere edilizie in Roma — Il *Popolo Romano* del 9 scrive:

Fra le proposte all'ordine del giorno del Consiglio comunale troviamo quella della permuta di alcuni terreni a San Martino, di proprietà privata, con altri nella seconda e terza zona dell'Esquilino, di proprietà comunale.

Questa permuta ha per obbiettivo la sistemazione della via delle Sette Sale, resa ormai impraticabile per la nuova livellazione della via Merulana e l'iniziamento della via dello Statuto.

Ove si consideri che entrambe queste opere sono di assoluta necessità, la prima per dare un conveniente accesso ai nuovi fabbricati, fra i quali primeggia il palazzo Field, la seconda per mettere in comunicazione i nuovi quartieri della seconda e terza zona dell'Esquilino col centro della città, mediante la riunione delle vie Cavour e dello Statuto, non possiamo che lodare la Giunta per avere iniziato tali trattative e congratularci con essa per aver saputo concludere la Convenzione che ora il Consiglio è chiamato a discutere.

Con tale Convenzione, il Comune, oltre che dare esecuzione alle opere suddette, senza spesa per le importanti espropriazioni di terreni e fabbricati annessi, raggiunge anche lo scopo di aumentare le costruzioni nella seconda e terza zona dell'Esquilino, perchè ne impone l'obbligo.

Ci auguriamo che il Consiglio faccia buon viso a questa proposta e l'accetti senza indugio, mentre, anche soltanto dilazionando una favorevole decisione, temiamo possa essere pregiudicata la suddetta Convenzione, che la Giunta ha potuto ottenere per un complesso di propizie circostanze.

Lavori del Tevere. — Nella seduta del 9 corr., il Senato prese a discutere il progetto di legge per lo stanziamento di fondi per la seconde parte dei lavori di sistemazione del Tevere, quale fu approvato dalla Camera dei deputati.

Brioschi deplorò la lentezza con la quale procedono i lavori, e ne biasimò il metodo adottato.

Baccarini rispose che il metodo adottato fu approvato dal Corpo tecnico; ad ogni modo, egli darà conto al Parlamento di quanto si è fatto finora in una relazione che sarà quanto prima stampata e distribuita.

Studierà inoltre i modi per sollecitare il lavoro e per renderlo anche più utile.

Vitelleschi (relatore), a nome dell'Ufficio centrale, presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo a dare opera perchè sia definitivamente stabilito il piano idraulico generale che esso intende adottare per la sistemazione del Tevere; a procedere frattanto con mezzi adeguati alla grandezza e alle difficoltà dell'impresa, e senza interruzione alla pronta remozione dei ruderi e regolarizzazione dell'alveo all'interno della città; ed a volere concordare col Municipio i piani di massima e di esecuzione, e intraprendere la costruzione dei collettori, in rapporto coll'inalveamento del fiume, e con l'incanalamento delle acque sotterranee e superficiali della città ».

Baccarini accetta quest'ordine del giorno, che, messo ai voti, è approvato.

Sono quindi approvati tutti gli articoli del progetto.

Canale Cavour — Nella stessa seduta, il Senato approvò senza discussione il progetto di legge per la spesa straordinaria per le opere di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale Cavour nel fiume Sesia e nel torrente Agogna, progetto già adottato dalla Camera dei deputati e da noi riferito.

Bonificamento di una parte delle Valli di Comacchio. — Nella seduta dell'11 corr., il Senato approvò il progetto di legge, già adottato dalla Camera dei deputati e da noi riferito, che dichiara di pubblica utilità le opere di bonificamento della parte settentrionale delle Valli di Comacchio.

Però fu proposto dal relatore Cavallini, a nome dell'Ufficio centrale, il seguente ordine del giorno, che venne accettato dal Ministro ed approvato dal Senato:

« Il Senato, nella certezza che il signor Ministro dei lavori pubblici provvederà perchè, prima che il progetto abbia la sanzione di legge, sia stabilito che non altrimenti possa aver luogo la cessione delle opere, di cui all'articolo 4 della Convenzione, salvo che mediante la di lui approvazione e sentito il Consiglio dei ministri, e che il valore delle Obbligazioni da emettersi, secondo il successivo art. 5, non ecceda quello delle proprietà dei concessionarii che formano il soggetto del presente progetto, passa alla discussione degli articoli ».

Allo scrutinio segreto, il detto progetto di legge ebbe voti fav. 72, cont. 4.

Consiglio delle miniere. — Il 5 corr. si è riunito presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, il Consiglio delle miniere per discutere i seguenti affari: vertenza intorno alla chiusura della miniera di zolfo di Montedoro, relatore l'ispettore centrale comm. Giordano; domanda per concessione della miniera di Calamina di Oltre Colle, relatore Friggeri; domanda per dichiarazione di scoperta della miniera solforaia in Mercato Saraceno, relatore Giordano; provvedimento sulla concessione della miniera Cobio e Biondino, relatore Giordano; concessione di cave di marmo alabastro in alcuni Comuni dello Stato ex-pontificio, relatore Friggeri; concessione della miniera Barisella, relatore Friggeri; dichiarazione di scoperta di miniera di lignite a Spoleto, relatore Giordano; concessione della miniera di manganese, detta Gambatesa e Zerli, a Genova, relatore Giordano; ricorso Durazzo-Pallavicini relativo alla ricerca della Miniera zolfifera detta Tomba e Fanante, relatore Nobili.

All'adunanza del Consiglio intervenne anche il comm. Simonelli, nuovo segretario generale al ministero d'agricoltura e commercio.

Le deliberazioni prese furono subito presentate al Ministero per l'approvazione.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 20 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Asti, col titolo di *Società Astigiana per laterizii e costruzioni*, col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 10,000 azioni di L. 50 ciascuna.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Squinzano (provincia di Lecce) e nello Stabilimento termale di Acqui (provincia di Alessandria) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Borore (provincia di Cagliari).

— Il 5 corr. in Cuorgnè (provincia di Torino) si è aperto un Ufficio telegrafico governativo, con orario limitato di giorno; e nel giorno 6 venne attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione di tramvia di S. Angelo Lodigiano (prov. di Milano).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero nella scorsa settimana abbastanza fermi, ma non ebbero molto attivo il mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali, quotate da principio a 492, poi a 481 *ex-coupon*, si elevarono un giorno a 483, per chiudere poi a 481.50; le Obbligazioni fermissime a 281 e 282; i Boni stazionarii su 535.

Le Sarde, della serie A, quotate a 279.25 e 279.50; le altre, della serie B, a 276.50; le nuove, a 279.25 e 279.75. Le Pa-

lermo-Trapani a 286.50 e 286; le altre di seconda emissione a 280.75 e 280.50. Le Meridionali austriache invariate sul 285 e le Centrali Toscane sul 463; le Pontebbane sul 443. Le Azioni Ferrovie Romane trattate a 154.50 a 153.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero tra il 277.50 al 276; le Obbligazioni Vittorio Emanuele sul 287; le Azioni Ferrovie Romane a 153; le Obbligazioni a 377.50.

ESTRAZIONI

Prestito di Bari. — Estrazione del 10 luglio 1881:

Serie		Numero		Premio	L.
Serie 262		Numero 81		Premio L.	100,000
» 754		» 19		» »	2,000
» 666		» 39		» »	1,000

CONVOCAZIONI

Società italiana delle Miniere petrolcifere in Terra di Lavoro (in liquidazione). — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 27 corr. in Milano, sede sociale (S. Giuseppe, 4), pel rendiconto dei liquidatori e per deliberazioni relative.

Società anonima delle Miniere di Poggio Alto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 31 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 30) per la relazione sui bilanci al 31 marzo 1879-80-81 e relative deliberazioni, per la nomina dei sindaci pel bilancio 1881-82 e di un consigliere, pel rapporto generale della Commissione sui provvedimenti sulla situazione sociale, e per comunicazioni della Presidenza.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 5 agosto p. v. in Roma, sede sociale (via Due Macelli, 31), per deliberare sulla riduzione del capitale sociale e provvedimenti relativi.

Società generale per le ferrovie complementari. — Gli azionisti sono convocati pel giorno 7 agosto p. v. in Roma, sede sociale (via del Corso, 337), per comunicazione del Consiglio, e per deliberazione intorno al ritiro della somma depositata pel 1° versamento sulle Azioni presso la Banca Romana.

Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tronco di complemento della strada consortile obbligatoria, che da Capaccio mette a Magliano, della lunghezza di m. 21,234.53, per il presunto importo di L. 59,141.52. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Congregazione di carità di Lugo (prov. di Ravenna), si accettano le offerte di ribasso per l'appalto delle opere d'arte muraria ed altre per la costruzione del nuovo Ospedale Sassoli, sull'importo di L. 88,279.39, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P., oltre L. 3500 in denaro per le spese d'asta e contratto.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dei locali nel fabbricato del Laboratorio pirotecnico in Torino, per il presunto importo di L. 88,000. Lavori da eseguire entro 250 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si provvederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'ampliamento della Caserma Alpina in Borgo S. Dalmazzo, in diminuzione dell'importo di L. 34,068.90, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 220 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4300 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per la costruzione dell'Officina pirotecnica presso la Barriera di S. Paolo in Torino, per il presunto importo di L. 86,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tronco della strada militare e di due magazzini a polveri, con intermedio Corpo di guardia, in Valle del Lagaccio a Genova, per il presunto importo di L. 178,000. Lavori da eseguire entro 700 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Laconi (provincia di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della Casa per gli Ufficii comunali e mandamentali, e della pubblica piazza (per il presunto importo di L. 48,575.50). Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 2275.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo braccio di fabbrica nella Caserma distrettuale di Ravenna, per il presunto importo di L. 146,500. Lavori da eseguire entro 250 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 16,000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 14 ponti e ponticelli per la ferrovia Bressana-Broni.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione della nuova Stazione di Allerona fra i chilometri 135 e 136 della linea Roma-Chiusi, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 5 Luglio corrente al N. 3580 ed al quale sono uniti 7 disegni sarà ostensibile dal dì 9 andante nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2.a Sezione del Mantenimento situato alla Stazione centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa centrale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 5,000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 25 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione della nuova Stazione di Allerona.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 7 Luglio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Parma

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 5 luglio corrente, ha aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal giorno 1 Agosto p. v., dei locali ad uso Caffè Buffet nella Stazione di PARMA. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la Stazione di PARMA e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato portante la soprascritta in modo che pervengano non più tardi del giorno 15 luglio corrente.

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè

nella Stazione di Parma.

L'offerta deve essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente, della somma di Lire Ital. *Cinquanta* in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di Lire *Duecento* in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione o non addivenga alla stipulazione del contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria e ciò salva ogni maggiore azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede di offerta si farà il giorno 16 luglio corrente a ore 1 pom. presso la suddetta Divisione del Traffico e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si fa noto al pubblico che nel giorno di lunedì 25 Luglio corrente alle ore undici antimeridiane in Torino nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avrà luogo l'incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per un quinquennio a partire dal *primo* gennaio 1882 *del mobilio occorrente nelle* 23 *caserme dei Reali Carabinieri poste nei Comuni dei circondarii di Aosta ed Ivrea* in ragione di centesimi 22 al giorno per cadun uomo sì di Fanteria che di Cavalleria permanenti nelle rispettive Stazioni.

Il prezzo annuale d'appalto è presunto nella somma di L. 9000.00 e la sua aggiudicazione seguirà col metodo delle candele.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 2 Agosto successivo a mezzodì.

Il deposito provvisorio a guerentigia dell'Asta è stabilito nella somma di L. 1200.00, e la cauzione definitiva in L. 6000,00.

Per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale i capitoli d'onere che regolano l'appalto.

Torino, addì 9 Luglio 1881.

Per la Deputazione Provinciale

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM., A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

TORINO, 1880
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 20 Luglio 1881. N.° 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le Opere pubbliche nel* 1° *semestre* 1881 — *Ferrovie Meridionali. Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 14 giugno* 1881 (Cont.) — *Il servizio economico sulle Ferrovie Austriache — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli azionisti — Annunzi.*

LE OPERE PUBBLICHE

nel 1° semestre 1881

Pubblichiamo un resoconto sommario delle opere pubbliche autorizzate dal 1° gennaio al 30 giugno p. p., compresi i lavori di costruzione delle nuove ferrovie contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, n. 5002.

Nell'accennato periodo di tempo, sono stati autorizzati n. 507 lavori, per un complessivo importo di L. 77,301,296; di questi: 12 relativi ad opere stradali per un valore di L. 3,021,640; 247 relativi a strade ferrate per un totale di L. 62,685,022; e 248 riguardanti opere idrauliche pel valore di L. 11,615,634.

In tali lavori non sono compresi quelli eseguiti dalle Società sussidiate dal Governo, nè quelli che dal gennaio al giugno andarono eseguendosi nelle varie provincie per effetto di leggi ed autorizzazioni anteriori.

Il seguente quadro riassume lo stato dei progetti studiati per 59 delle linee di nuove ferrovie comprese nella suddetta legge.

	Numero	Lunghezza	IMPORTO dei progetti	IMPORTO a base d'asta
		Chil.	Lire	Lire
1. Progetti appaltati ed in corso di appalto	72	149,798	111,983,895	86,417,844
2. Idem già ammessi dal Consiglio di Stato	5	55,526	13,403,670	11,057,876
3. Idem già ammessi dal Consiglio superiore	2	11,100	804,000	570,000
4. Idem presso il Consiglio di Stato . . .	6	67,691	15,207,795	12,671,164
5. Idem presso il Consiglio superiore. . .	11	176,896	25,143,681	18,690,267
6. Idem inviati per modificazioni	6	32,179	23,379,729	20,945,199
Totale complessivo . .	102	1,113,090	189,872,265	150,292,350

Nelle somme qui sopra descritte mancano le cifre che si riferiscono alle linee Aquila-Rieti, Termoli-Campobasso e Benevento-Campobasso, le quali sono costruite a spese della Società delle Ferrovie Meridionali.

Nel primo semestre di quest'anno sono stati aperti allo esercizio l'ultimo tronco Monti-Terranovo delle ferrovie Sarde, e i tronchi Partinico-Calatafimi, Calatafimi-Salemi e Salemi-Castelvetrano della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, la quale trovasi perciò in completo stato di esercizio.

Il seguente quadro riassume poi le tramvie a vapore ed a cavalli in esercizio, in costruzione, o per le quali è in corso d'esame la domanda di concessione a tutto giugno.

	A cavalli Chilom.	A vapore Chilom.	TOTALE Chilom.
Tramvie in esercizio . .	113.24	960.48	1.073.67
» in costruzione .	10.00	161.50	171.50
» in corso di esame	29.60	1.354.69	1.384.29
TOTALE . .	152.84	2.476.62	2.629.46

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 14 giugno* 1881.

V. *Prodotti dell'Esercizio della Rete Meridionale.*

(*Cont. — V. N. 28*).

Passando ora a considerare i risultati dei trasporti a piccola velocità, troviamo che nel 1880 si

portarono	Quint.	11,547,439
contro	»	10,466,846
portati nel 1879;		
laonde in più.	Quint.	1,080,595,

vale a dire il 10,32 p. 0[0].

Il prodotto fu in complesso di:

L. 10,566,877.43 e per quintale di . . . . L. 0,915.

Era stato nel 1879 di

» 9,002,807.71 e per quintale di . . . . » 0,859;

dunque aumento di

L. 1,564,069.72. sul totale dei trasporti, vale a dire del 17.37 p 0[0; ed aumento di L. 0,056, vale a dire del 6.51 p. 0[0 per ogni quintale traportato.

Se poi guardiamo le distanze percorse, troviamo che nel 1880 si ebbero . . . . tonn.-chil. 177,642,280

contro . . . . » » 148,018,554

avute nel 1879;

quindi in più . . . . tonn.-chil. 29,623,716,

vale a dire il vantaggio del 20.03 per 0[0.

Nel quadro che viene appresso figurano distinte le quantità trasportate per ciascuna specie di mercanzie, e gli aumenti e le diminuzioni avvenute rispetto all'anno precedente.

SPECIFICAZIONE delle Mercanzie	QUANTITA' trasportate nel 1880 — Quintali	Aumento sui trasporti fatti nel 1879 — Quintali	Diminuz.
Bevande e spiriti	849,700	352,210	»
Bitume e pece	23,422	»	6,001
Cereali	4,746,526	768,350	»
Colori e materie coloranti	36,257	2,942	»
Combustibili { Carboni fossili	357,034	124,478	»
Combustibili { Carboni vegetali, legna da ardere	344,396	61,905	»
Concimi	26,805	2,342	»
Derrate { Alimentari	407,014	3,385	»
Derrate { Coloniali	49.045	»	15,289
Filati e tessuti	155,876	»	6,478
Materiali da costruzione { Legnami	614,509	40,408	»
Materiali da costruzione { Tufi, lava greggia, pietra ecc.	1,160,249	24,095	»
Materie tessili greggie	116,264	»	32,501
Metalli { greggi	114,368	7,695	»
Metalli { lavorati	122,024	14,916	»
Minerali e prodotti minerali	419,807	»	73,641
Prodotti animali	42,110	»	3,242
Prodotti chimico-industriali	50,632	»	21,032
Prodotti e materie grasse	195,444	»	147,906
Prodotti vegetali	354,064	140,300	»
Stampati e carta	36,033	3,922	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	54,524	3,798	»
Stracci ed avanzi	407,045	»	201,247
Trasporti per conto dello Stato	559,603	16,517	»
Merci diversi	304,688	21,369	»
Totali	11,547,439	1,587,932	507,337
Da dedurre	. . . . . .	507,337	
Risulta a vantaggio del 1880 l'aumento di quintali		1,080,595	

Gli aumenti principali riscontransi nei *Cereali*, che crebbero di quintali 768,350; nelle *Bevande e Spiriti*, che crebbero di quintali 352,210; nei *Prodotti vegetali*, che crebbero di quintali 140,300; nei *Carboni fossili*, che crebbero di quintali 124,478. Vengono dopo, rapidamente decrescendo, i *Carboni vegetali e legna*, i *Legnami da costruzione*, i *Tufi e pietre*, le *Merci diverse*, i *Trasporti per conto dello Stato*, i *Metalli lavorati* e i *Metalli greggi*.

Di poco conto sono gli aumenti avvenuti negli *Stampati e carta*, nelle *Stoviglie e vetrerie*, nelle *Derrate alimentari*, nelle *Materie coloranti*, nei *Concimi*.

Presentano dimuzione nove delle venticique classi di merce distinte nel soprariferito quadro. La maggiore ha colpito gli *Stracci ed avanzi*, ed è stata di quintali 201,247; ma giova notare che nell'annata precedente questa classe di mercanzia aveva dato l'aumento di quintali 254,967.

Vengono appresso i *Prodotti e le materie grasse* colla diminuzione di quintali 147,906: anche questa classe aveva dato nell'annata precedente l'aumento di quintali 134,454. Succedono i *Minerali e prodotti minerali*, colla diminuzione di quintali 73,641; le *Materie tessili greggie*, colla diminuzione di quintali 32,501, le quali due classi sono da due anni in decremento. Poi vengono i *Prodotti chimico-industriali*, i *Coloniali*, i *Filati e tessuti*, il *Bitume e pece*, e finalmente i *Prodotti animali*.

Dell'aumento avuto, i *Cereali* rappresentano il 48,38 per 0[0: le *Bevande* e *spiriti* il 22,18 per 0[0: i *Carboni fossili* il 7,84 per 0[0.

Sul totale delle diminuzioni, gli *Stracci ed avanzi* hanno parte in ragione del 39,66 per 0[0: le *Materie grasse* del 29.15 per 0[0: i *Minerali* del 14.51 per 0[0: le *Materie tessili greggie* del 6.40 per 0[0.

Indagando le cagioni dei principali aumenti e delle principali diminuzioni, è da dire che le ubertose raccolte della bassa Italia favorirono l'esportazione dei cereali, dei vini e delle uve, le quali ultime hanno nell'anno trascorso preso in buona quantità la via del'estero; laddove la scarsa raccolta delle olive, mentre ha recato la grande diminuzione che si è notata nella categoria delle materie grasse, è pure stata cagione del notevole decremento sofferto dagli *Stracci* ed *avanzi*, nella qual categoria si comprendono le Sanze, che sono i residui della estrazione dell'olio.

La diminuzione, che si riscontra nei trasporti dei *Minerali*, è da attribuire probabilmente alla deviazione degli zolfi di Cesena sul Cesenatico per Venezia; quella delle *Materie tessili greggie*, nella massima parte, a minori trasporti fra Napoli e Salerno; quella dei *Coloniali* alla cresciuta gabella, ed alle maggiori provviste fatte in previsione di essa.

Spedirono le maggiori quantità di *Cereali*: Foggia per tonn. 41,767; Castellammare per tonn. 19,177; S. Giovanni Teduccio per tonn. 18,868; S. Severo per tonn. 17,518; Termoli per tonn. 14,319; Cerignola per tonn. 13,636; Ancona (Stazione) per tonn. 11,429; Torre Annunziata per tonn. 10,176; Benevento per tonn. 8,807.

In arrivo figura per la prima, come di consueto, Bologna (transito A. I.) con tonn. 50,510. Viene seconda Torre Annunziata con tonn. 44,204, pressochè il doppio dell'anno precedente; quindi San Giovanni Teduccio con tonn. 30,418; Castellammare con tonn. 24,797; Napoli con tonn. 23,874. — Ancona (transito R.), dal terzo posto che occupava nel 1879 con tonn. 25,259, è discesa al sesto con tonnellate 21,028. — Seguono: Bologna (Stazione) con tonn. 20,854; Barletta con tonn. 19,924; e Salerno con tonn. 16,032.

Per le spedizioni di *Bevande e spiriti* sta in prima linea Barletta con tonn. 13'881, riacquistando così quel movimento che era notevolmente scemato nel 1879 per lo scarso raccolto delle uve — Viene seconda Benevento con tonn. 7271; poscia Trani con tonn. 3711; e di seguito, per ordine decrescente dalle tonn. 3502 alle tonnellate 2822, Lugo, Bisceglie, Squinzano, Bagnacavallo, Fasano e Popoli.

Negli arrivi prevale Bologna (transito A. I.) con tonnellate 38,715. Tiene il secondo posto, con tonn. 8560, Bari, che nel 1879 figurò per sole tonn. 2864; il che può dare argomento a supporre un'incipiente concorrenza con Barletta nella esportazione di vini. — Napoli (Stazione) importò tonn. 5627, e Brindisi (porto) tonn. 4610.

Nei *Prodotti vegetali* primeggiano, come speditrici: Torre

Passeri per tonn. 3393; S. Severo per tonn. 2270; Sulmona per tonn. 1700; Pescara per tonn. 1583; Pratola per tonn. 1069. — Si tratta delle uve esportate in gran copia specialmente per l'alta Italia e per l'estero, come lo prova il corrispondente arrivo a Bologna (transito) di tonn. 10,183. — Bologna (Stazione) importò pure per tonn. 6958. — Seguono per importanza negli arrivi: Bari per tonn. 1264; Napoli (Stazione) per tonn. 1264; Lugo per tonn. 1254; Bagnacavallo per tonn. 751.

Dei *Legnami*, le maggiori quantità furono spedite da Eboli (transito) per tonn. 5829; da Caserta (transito) per tonn. 5329, e da Ravenna, in provenienza dalla opposta riva dell'Adriatico, per tonn. 3527.

Nei trasporti di *Pietre da costruzione* primeggiò, per le spedizioni: Maddaloni, sebbene con sole tonn. 9903, mentre nel 1879 aveva spedito tonn. 13,076. Viene seconda Villa Inglese con tonn. 9703, poi Imola e Bisceglie con tonnellate 9697 e 7282 rispettivamente. — Per gli arrivi si notano Aversa con tonn. 7327; Bagnacavallo con tonnellate 6200; Cerignola con tonn. 5658.

Di *Prodotti minerali*, si esportarono da Cesena tonnellate 23,285, e da Rimini tonn. 7077. — Ricevettero: Bologna (transito) tonn. 12,570; Ancona tonn. 5276; Falconara (transito) tonn. 3438, e Ravenna tonn. 3232.

Per ultimo, nelle spedizioni di *Derrate alimentari* si distinsero: Torre Annunziata per tonn. 7201, e Taranto (transito) per tonn. 3615; — negli arrivi, Napoli per tonn. 5738, Bologna (transito) per tonn. 5109, e Bologna (Stazione) per tonn. 2992.

In quanto ai trasporti per conto dello Stato, sono le Saline di Barletta, dette di Margherita di Savoia, quelle che, come donsueto, hanno dato il maggiore contingente alle spedizioni con tonn. 21,406. — Tiene il secondo luogo Napoli con tonn. 4161; poi vengono Sinigallia con tonnellate 3100, e Bari con tonn 2408. — Segnano i maggiori arrivi: Bologna (transito) con tonn. 5711; Pescara con tonn. 4555; Bari con tonn. 4549; Falconara (transito) con tonn. 3631, e Bologna (Stazione) con tonn. 3454.

La distanza media percorsa dalle merci trasportate ai prezzi della tariffa ordinaria risulta nel 1880 di Chil. 155; laddove siffatta distanza era riuscita nel 1879 di appena . . . . » 142;

si ebbe adunque il vantaggio di . . . . . . Chil. 13

equivalente al 9.15 0/0. Tale vantaggio è da attribuire al cresciuto traffico di esportazione.

Nei trasporti fatti per conto dello Stato con riduzione sulle tariffe, la distanza media è riuscita di . . Chil. 131.
Confrontata con quella ottenuta nel 1879, che fu di . . . . » 139

risulta la diminuzione di . . . . Chil. 8

pari al 5.8 0/0.

Rispetto al prodotto, ciascuna tonnellata-chilometro, in trasporto ordinario, ha dato nel 1880. . . . L. 0,0593,
nel 1879 . . . . » 0,0608,

quindi la perdita di . . . . L. 0,0015

pari al 2.47 0/0.

Laddove nei trasporti per conto dello Stato, ciascuna tonnellata-chilometro ha dato nel 1880 . . . L. 0,0662
contro . . . . » 0,0608

date nel 1879; quindi l'aumento di . . . . L. 0,0054

pari all'8.88 0/0.

Or bene, nei trasporti con tariffa ordinaria, essendo cresciuta la distanza media del trasporto e diminuito il prodotto medio di ciascuna tonnellata di merce, se ne deduce che prevalsero le merci soggette a più bassa tariffa, contrariamente a quanto era avvenuto nell'anno innanzi.

Nei trasporti invece per conto dello Stato, riscontrandosi diminuzione nella distanza media, aumento nel prezzo medio, si desume il fatto reciproco, cioè l'aumento delle merci soggette a tariffa più alta.

Il movimento comparativo nei trasporti di Bestiame avvenuti nei due anni è riepilogato nella tabella seguente:

Distribuz. del bestiame		MODO di Spedizione	Grande V.		Piccola V.		TOTALE	
			1880 Capi	1879 Capi	1880 Capi	1879 Capi	1880 Capi	1879 Capi
BESTIAME GROSSO	Spediz. ordin.	a vagone comp.	85,816	74,613	32,901	37,574	118,717	112,187
		per capo	17,422	15,395	4,227	4,384	21,640	19,779
		Totale . . .	103,238	90,008	37,128	41,958	140,366	131,966
		Spedizioni per conto dello Stato	2,776	2,828	»	»	2,776	2,828
BESTIAME PICCOLO	Spediz. ordin.	a vagone comp.	177,892	160,132	156,524	209,365	334,416	369,497
		per capo	19,912	14,671	2,166	2,049	22,078	16,720
		Totale . . .	197,804	174,803	158,690	211,414	356,494	386,217
		Totale generale .	303,818	267,639	195,818	253,372	499,636	521,011

Abbiamo adunque avuto l'aumento di 13,178 capi di bestiame grosso a grande velocità, la diminuzione di 4830 capi a piccola velocità; e, nel bestiame minuto, l'aumento di 23,001 capi a grande velocità e la diminuzione di 52,724 capi a piccola velocità.

In complesso, questa categoria di trasporti ha dato un qualche vantaggio; infatti, considerando l'introito, si ebbe nel 1880, per la grande velocità, esclusi i trasporti per conto dello Stato, che del resto sono rimasti nei due anni presso a poco uguali . . . . L. 477,603.13;
si era avuto nel 1879 . . . . » 413,110.36,

onde l'aumento di . . . . L. 64,492.77,

che è quanto dire del 15.61 per 0/0.
Per la piccola velocità, nel 1880 . . . . L. 141,476.90,
nel 1879 . . . . » 172,321.78,

onde la diminuzione di . . . . L. 30,844.88,

vale a dire del 17.89 per 0/0.

Dobbiamo ora darvi notizia del movimento delle merci in servizio cumulativo colle altre reti di strade ferrate. A questo proposito è da notare che nel 1880 furono stabilite speciali tariffe per gli olii e per i vini diretti alla Francia, e che negli ultimi mesi fu pure riordinato il servizio cumulativo colla Germania.

I risultamenti dell'annata sono consegnati nella tabella che segue:

NATURA dei Trasporti	FERROVIE ALTA ITALIA – Transito di Bologna – dalle	alle	Transito di Caserta – dalle	alle	FERROVIE ROMANE – Transito di Bologna – dalle	alle	Transito di Falconara – dalle	alle	Transito di Ancona – dalle	alle	Transito di Caserta – dalle	alle	Transito di Napoli – dalle	alle	FERROVIE CALABRO-SICULE – LINEE CALABRESI – Transito di Taranto – dalle	alle	Transito di Eboli – dalle	alle	LINEE SICILIANE – Transito di Reggio-Calabria – dalle	alle	GERMANIA e FRANCIA – Transito di Bologna – dalle	alle
	linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali	
Bevande e spiriti . Quint.	389,587	9,384	4,035	51	670	1,349	1,525	8,442	891	319	10,684	6,136	7,496	404	2,159	3,419	792	6,009	6	3	5,190	61
Bitume e pece . . . . . . »	2,103	1,275	»	»	2	136	11	5	2,739	73	266	86	»	1,645	165	»	439	»	»	»	»	306
Cereali . . . . »	505,110	72,478	566	»	17,649	1,968	70,089	32,864	210,282	36,565	137,627	18,829	46,782	64,329	31,508	26,141	35,159	64,436	»	»	2	»
Colori e materie coloranti »	2,754	3,479	»	»	466	1,112	1,383	910	18	566	29	490	83	5,157	252	10	91	19	»	»	770	94
Carboni { fossili . . . . . »	4,087	1,580	»	»	»	17,337	»	730	»	139	2,364	206	94,331	»	1,640	»	4,159	»	»	»	»	»
Carboni { Legna da ardere »	3,583	3	»	»	»	3,854	5	24,115	»	6,298	9	1,118	158	1,489	335	234	78	62,362	»	»	»	»
Concimi . . . . »	2,579	2,724	»	»	2	375	190	1,910	13	34	77	»	»	75	5	3	1	2,085	»	»	157	8
Derrate { alimentari . . . »	51,118	13,396	623	3	265	3,136	3,075	2,851	3,077	519	29,404	4,792	5,462	848	8,667	36,051	5,952	876	»	1	5,513	2
Derrate { coloniali . . . . »	351	8,004	»	»	75	426	1,399	29	31	6	331	7	37	1	740	7	696	»	»	»	1	545
Filati e tessuti . . . . . . »	6,235	40,810	103	18	365	2,226	4,714	684	193	550	2,239	1,973	25	80	,084	133	412	33	1	»	9	3,121
Materiali da costruzione { Legnami »	13,961	15,460	36	571	7,323	1,121	3,191	11,202	1,780	5,337	2,949	59,920	1,524	23,041	3,048	2,233	2,034	85,916	1	»	498	74
Materiali da costruzione { Tufi, lava »	30,634	24,878	»	»	»	681	3,256	5,981	954	5,809	28,279	2,129	14,018	6,468	23,242	47	37,639	45	»	»	2	11
Materie tessili grezze . . »	14,788	6,061	25	»	3,124	191	6,593	643	597	89	2,010	435	7	65	187	1,468	218	546	»	»	315	145
Metalli { greggi . . . . . »	4,184	16,681	»	»	1,367	2,329	1,877	1,777	66	7,710	1,283	5,800	94	650	3,801	85	1,236	615	»	»	»	32
Metalli { lavorati . . . . »	2,523	17,015	1	23	137	713	2,433	866	693	623	336	1,217	1,462	360	6,729	423	23,180	486	3	2	6	1,083
Minerali e prodotti minerali »	124,028	6,334	»	99	19,952	919	34,365	464	220	1,880	1,813	752	1,987	4	539	1,216	4,995	1	»	1	392	1,572
Prodotti animali . . . . . »	3,643	6,324	»	11	122	389	275	592	285	928	1,378	1,094	6	168	919	622	143	13	»	»	1,173	528
Id. chimico-industriali »	3,224	9,880	»	99	16	1,515	1,973	54	28	644	186	47	27	22	1,354	3,851	164	241	7	»	324	347
Id. e materie grasse »	19,279	9,275	34	70	29	1,257	584	12,406	4,464	2,117	2,438	60	364	21	1,311	5,809	437	248	5	1	858	513
Id. vegetali . . . . . »	102,170	4,235	199	5	1,194	527	631	6,995	1,270	650	2,826	3,014	122	9	1,092	19,915	4,183	3,189	»	»	1,146	2
Stampati e carta . . . . . »	4,166	8,709	17	4	8	29	1,138	6,787	35	1,390	376	2,411	8	601	788	41	400	45	»	5	23	133
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . »	3,598	12,275	»	302	112	1,381	1,132	314	210	2,364	465	736	522	497	1,153	19	546	8	1	»	14	755
Stracci ed avanzi . . . . »	20,878	23,887	1	2	6,183	169	3,055	7,754	3,004	1,245	16,336	3,360	1,358	3,482	1,122	6,675	2,623	2,715	»	»	2,681	11
Merci diverse . . . . »	7,445	17,073	17	80	136	291	2,524	1,545	3,492	2,096	1,540	2,182	101	711	4,655	1,238	1,536	554	37	76	209	1,648
Trasporti per conto dello Stato { Sali e Tabacchi . . . »	54,266	7,368	»	»	»	59	35,758	8,089	235	2,789	2,639	133	»	130	4,276	244	16,914	2	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Diversi . . »	2,847	4,491	692	1	58	19	558	774	1,608	1,078	4,322	2,368	52	2,335	578	446	1,877	1,562	»	»	»	»
Recipienti vuoti . . . . . »	1,620	54,035	59	119	281	158	3,016	708	600	1,155	2,023	2,686	479	3,841	1,309	1,013	4,974	245	»	1	38	208
Totale . . Quint.	1,380,761	397,114	6,408	1,458	59,536	43,667	184,750	138,491	236,785	82,973	254,229	121,981	176,505	116,433	104,658	111,343	150,878	232,251	61	90	19,321	11,199
Veicoli e feretri . . . Num.	97	33	»	»	1	»	7	7	»	2	3	112	230	2	5	»	24	9	»	»	»	»
Bestiame . . . . Capi	6,714	993	»	»	»	14	39	4,351	169	144	722	268	»	»	3	5,960	»	5,154	»	»	»	»

Mettendo a paragone gli scambi operati nei due anni, si ottengono le cifre consegnate nello specchietto che segue.

	F. Alta Italia		F. Romane		F. Calabro-Sicule		Germania e Francia		Totale	
	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.
Anno 1880 . . . quintali	1,387,169	398,572	911,805	503,645	255,597	343,684	19,321	11,199	2,573,892	1,257,100
» 1879 . . . »	1,098,797	378,830	882,308	355,163	248,909	284,454	21,247	14,539	2,251,261	1,032,986
Aumento	288,372	19,742	29,497	148,482	6,688	59,230	»	»	322,631	224,114
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	1,926	3,340	»	»
In complesso aumento di Quintali									546,745	

Di qui vediamo essere cresciuto il movimento di scambio colle reti nazionali, diminuito quello coll'estero, non ostante le agevolezze precedentemente ricordate.

Nel complesso ci siamo avvicinati nel 1880 alle condizioni in cui ci trovavamo nel 1876, nel quale anno fu raggiunto, in quintali 3,842,547, il massimo del movimento di scambio delle nostre colle altre reti.

(*Continua*).

IL SERVIZIO ECONOMICO

SULLE FERROVIE AUSTRIACHE

Come abbiamo promesso in un precedente numero, dobbiamo ritornare sulla recente Memoria del barone di Buschmann, testè tradotta e pubblicata per cura del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, su proposta del suo vice-presidente cav. ing. Benazzo (*).

In essa l'egregio Autore ci presenta un rendiconto diligente ed ordinato di quanto si è fatto finora in Austria, allo scopo di attuarvi quello che venne presso di noi chiamato *Servizio economico*, e che nel linguaggio tedesco è designato col titolo di *Secundärbetrieb*. Egli prende le mosse dal fatto, più volte lamentato in Austria, e secondo cui va sempre più diminuendo la produttività delle nuove linee ferroviarie, su alcune delle quali rimane passivo lo stesso esercizio. È quindi necessaria la ricerca dei fattori, che esercitano maggiore influenza sulle spese di costruzione e d'esercizio, affinchè le si possano ridurre entro limiti tali da accrescere la produttività delle ferrovie già esistenti, e da rendere possibile e rimuneratrice l'estensione delle ferrovie stesse a regioni in cui si prevede un traffico debole.

Codesta ricerca avrebbe, secondo l'Autore, condotto alla conclusione: che le maggiori spese di costruzione e d'esercizio siano oggidì richieste da quelle misure di sicurezza, che si ritengono necessarie a prevenire i pericoli dipendenti dalle forti velocità adottate sulle varie linee; e che quindi nella riduzione ad una velocità moderata debbasi precipuamente cercare la soluzione del problema propostosi e riporre in essa l'essenza vera del Servizio economico. E questo fu appunto l'ordine d'idee a cui si informarono, in questi ultimi anni, le disposizioni del Ministero del commercio e la legge sulle ferrovie locali in Austria del 25 maggio 1880, dirette ad accordare facilitazioni alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie minori. Ed il sig. Buschman ci presenta appunto il novero delle ferrovie sulle quali fu fatta o si sta per fare in Austria l'applicazione di codesti concetti, distinguendole in tre categorie:

1° Linee già costrutte o da costruirsi con speciale destinazione al servizio economico. Sono queste 13 linee, alcune delle quali abbracciano parecchie diramazioni, ed alle quali sono applicabili le facilitazioni relative alla costruzione;

2° Linee sulle quali fu introdotto, o in cui dovevasi introdurre il servizio economico, dopo l'apertura delle medesime all'esercizio. Sono queste in numero di 9, con alcune diramazioni; e per queste linee non si può più naturalmente far parola di risparmio nelle spese vere di costruzione, ma quasi solo in quelle di esercizio;

3° Linee principali, sulle quali si sono introdotti dei treni economici per il servizio del traffico passeggieri locale. Ed 8 erano già nel 1880 le ferrovie austriache, che attendevano all'applicazione di codesti servizii locali su una o più delle loro linee.

La caratteristica fondamentale dei servizii organizzati su codeste diverse ferrovie è una velocità moderata. Dapprima si credette opportuno fissare per legge la velocità massima, che per alcune linee fu stabilita in 12 a 15 chil. all'ora; ma l'esperienza ben tosto dimostrò come non fosse conveniente l'avere un limite legale massimo, tornando invece utile il variare la velocità di caso in caso; e come non si dovesse scendere a velocità così tenui, le quali non giovavano all'economia dell'esercizio, a cagione dell'utilizzazione insufficiente del personale e del materiale mobile, ed erano inoltre di forte ostacolo allo sviluppo del traffico. Fuorchè in casi eccezionali, le velocità oggidì autorizzate stanno fra i 21 ed i 24 chil. all'ora, giungendosi a 30 per i treni destinati al movimento locale sulle linee principali. E di codesta esperienza è pur bene si tenga conto.

Questa velocità moderata consente un doppio ordine di facilitazioni od economie, che l'autore passa in diligente rassegna, e che riguardano naturalmente: *a*) la costruzione; *b*) l'esercizio di ciascuna linea.

Le principali economie nella costruzione trovano la loro base in un decreto del Ministro del commercio del 19 aprile 1875, e più ancora negli art. 1 e 3 della legge sulle ferrovie locali del 1880; e ci pare qui conveniente l'accennarle. È stabilito in massima che siano da concedersi passaggi a livello dovunque possano esser fatti senza

(*) Ecco il titolo esatto della Memoria:
La organizzazione del Servizio economico sulle Ferrovie Austriache (a tutto giugno 1880), esposta dal dottor Max Barone di Buschman, segretario nel Ministero del commercio in Austria — Traduzione pubblicata per cura del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, con autorizzazione ed aggiunte dell'Autore — Milano, Stabil. Civelli, 1881.

peggioramento delle strade; le ferrovie locali possono non solo appoggiare il loro argine a quello d'una strada ordinaria, ma anche utilizzare la strada stessa, mediante il consenso delle Autorità proprietarie, e senza il pagamento di canone alcuno, ma col solo onere delle spese di manutenzione della zona utilizzata e delle maggiori spese eventuali di manutenzione della restante zona; ed è in tal modo permesso pure l'uso promiscuo di ponti.

Per i raggi delle curve, si permise il limite minimo di 150 metri, riducendosi pure a m. 4 (eccezionalmente a m. 3.65) la larghezza minima del corpo stradale al ciglio della massicciata. Non solo si accordò una costruzione meno resistente dell'argine stradale e dei ponti, ma si diminuì pure il peso dell'armamento ridotto per alcune linee a rotaie di ferro di chilg. 28, e per altre linee a rotaie Bessemer di chilg. 17,5 a 18, con distanza massima delle traverse da m. 0.70 a m. 0.76 da centro a centro nei tratti diritti, e di m. 0.70 nelle curve.

Quanto alle Stazioni, non solo si permise una diminuzione proporzionale nella lunghezza loro, ma si cercò pure la massima semplificazione negli edifizii, riducendoli a quanto fosse strettamente necessario, e procurando in generale di riunire in un solo edificio, ed a scopo d'economia, la Stazione coi magazzini per le merci. Oltre a ciò si accordò a non poche Amministrazioni ferroviarie di stabilire, lungo la linea, delle fermate ai passaggi a livello, presso case cantoniere ed in vicinanza di borgate, senza addivenire ad impianti o costruzioni, e gli interessati dichiarandosi per lo più disposti a sopportare le piccole spese occorrenti all'ampliamento del piano stradale, all'erezione di tavole con iscrizioni, ecc.

Notevoli economie si accordarono pure per riguardo alla sorveglianza delle linee. Così si permise la soppressione delle chiusure lungo la via e delle barriere ai passaggi a livello, che furono solo mantenute in condizioni locali sfavorevoli, prescrivendosi in loro vece una diminuzione di velocità ai passaggi a livello, nonchè frequenti segnali col fischio, l'erezione di tavole d'avviso, ecc. Per non poche linee con solo servizio diurno e per velocità di circa 20 chilometri all'ora, furono ridotte ed in gran parte soppresse le case cantoniere, mentre (tranne il caso di punti speciali in condizioni sfavorevoli) i cantonieri furono alloggiati nelle Stazioni o nelle località vicine alla linea; ed in uguali circostanze troviamo una notevole riduzione negli apparecchi per segnali.

A codeste facilitazioni relative alla costruzione corrisponde l'altra serie di concessioni relative all'esercizio, essendo l'economia dell'esercizio il secondo fattore che influisce sulla produttività di una ferrovia. A tale scopo concorre anzitutto la riduzione nelle spese di manutenzione e di trazione, che si ottiene mediante la diminuzione della velocità e l'impiego di locomotive più leggiere. Ma l'Autore comprende pure tra gli elementi di economia dell'esercizio, per le linee aventi un movimento alquanto vivo, « la separazione completa del servizio dei passeggieri da quello delle merci », e l'abbandono dei treni misti, come quelli che « non rispondono alle esigenze del movimento dei passeggieri, ed eccedono i bisogni del trasporto delle merci ». E dimostra come codesti treni misti, appunto per il servizio dei viaggiatori, debbano correre anche quando abbiano un carico di merci affatto insufficiente ad utilizzare la forza della locomotiva, e si produca quindi, in tal caso, una forza di trazione inutile, tanto più che devono avere una velocità non necessaria ai treni-merci; mentre d'altra parte il movimento dei passeggieri è poco servito dai treni misti, per la lentezza e la poca frequenza delle loro corse.

In ordine all'economia dell'esercizio, l'Autore passa in rassegna: la composizione e forma dei treni; il movimento dei treni, ed il servizio commerciale e l'amministrazione.

La composizione dei treni va anzitutto considerata nella locomotiva. La maggior parte delle Società ricorse, per il servizio economico, a semplici locomotive-tenders, benchè diverse di tipi e di costruzione: fanno eccezione la Südbahn e la Nordwestbahn, che in questi ultimi tempi adottarono, in proporzioni abbastanza notevoli, locomotive dei tipi Elbel e Gölsdorf, la caratteristica più spiccata delle quali si è di portar uniti in un solo veicolo il motore ed il bagagliaio. Più divergenti ancora sono i tipi di treni in uso presso le diverse Società: il carrozzone Krauss a due piani, qualche carrozza a vapore, grandi carrozze a sistema americano con 4 assi riuniti in carrelli mobili; e piccole carrozze leggiere a 2 assi, pure con passaggio centrale e terrazzini all'estremità. Alcuni di codesti treni sono muniti di freno a vuoto, e vi ha in essi una comunicazione tra il conduttore ed il macchinista.

Tra le altre facilitazioni dobbiamo pure annoverare la facoltà di far camminare la locomotiva all'indietro; la sostituzione di un solo fanale bianco a riflessione ai due fanali rossi della locomotiva: la soppressione del carro scudo, servendo per i bagagli un compartimento posto in una carrozza passeggieri: la diminuzione nel numero dei freni: la soppressione della corda di comunicazione nel treno, del carro postale, dei compartimenti, per le signore e pei fumatori; la riduzione delle classi, per lo più a due, facendosi a meno della 1ª classe, ecc.

Quanto al movimento dei treni, scorgiamo la sorveglianza della via affidata a guardie ambulanti, anzicchè a guardie stabili; il servizio limitato per lo più alle ore diurne; stabilite norme speciali per il trasporto di sostanze esplodenti su carrelli di armamento. Si era pure accordato ad alcune Amministrazioni ferroviarie di sopprimere il fuochista, soprattutto nel caso in cui il treno fosse munito di freno continuo, ed esistesse una comunicazione tra il macchinista ed il conduttore, che doveva all'occorrenza saper fare da fuochista; ma, a quanto pare, codesta misura non fe' buona prova, ed alcune Amministrazioni preferiscono ora di mantenere il fuochista sulla macchina.

Si credette pure opportuno di apportare alcune semplificazioni nel servizio commerciale e nell'amministrazione delle linee minori, che non possono certamente imitare l'organizzazione complessa delle grandi reti. Oltre ciò, si è provvisto a che, ad alcune fermate, la distribuzione dei biglietti si faccia da persona di fiducia che dimori nelle vicinanze, oppure dal personale stesso del treno; si è introdotto, per le fermate, un servizio limitato ai bagagli, distribuendosi per essi su alcune linee delle semplici marche; si è in fine cercato di semplificare le tariffe merci delle ferrovie minori, col ridurre il numero delle classi, ecc.

L'Autore, per ultimo, ci informa che il Governo ebbe pure in mira di favorire lo sviluppo delle ferrovie locali, o con sovvenzioni indirette, come l'esenzione da certe prestazioni per il servizio della posta, della polizia, ecc., l'esonero dai diritti di bollo, di registro, ecc.; od anche con sovvenzioni dirette in danaro, che lo Stato si riserva di accordare caso per caso, non essendosi creduto conveniente di stabilire per legge le condizioni generali sotto le quali lo Stato accorderebbe sovvenzioni ferroviarie. In contraccambio la legge circonda di misure severe l'emissione di Obbligazioni, e stabilisce delle norme dirette a far sì che, nel raccogliere i capitali occorrenti alla costruzione di una ferrovia locale, sia massimo il concorso di quelli direttamente interessati alla creazione della linea.

Abbiamo così dato un cenno per sommi capi dei punti svolti in codesta Memoria, di cui a niuno sfuggirà l'interesse ed il valore pratico, contenendosi in essa, non delle semplici proposte, ma dei fatti, corroborati dall'esperienza delle linee austriache. Crediamo quindi che tale pubblicazione troverà in Italia lo stesso favore che incontrò nei circoli scientifici e ferroviarii della Germania.

X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Essendosi dai due rami del Parlamento approvate le modificazioni all'art. 25 della legge 29 luglio 1879, riguardante lo stanziamento dei fondi pel miglioramento delle nostre ferrovie, l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia sta concretando le proposte pei lavori di ampliamento e riordino di diverse Stazioni, fra le quali possiamo sin d'ora citare quelle di Casale, Rho e Treviglio.

Venne intanto proposto al Ministro dei lavori pubblici l'acquisto di 18 locomotive, ed altre proposte per ordinazioni di vetture e vagoni sono allo studio.

><

Il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate Meridionali, in sua adunanza del 14 corrente, su proposta del Direttore generale comm. Borgnini, ha approvato l'acquisto di N. 700 carri da merci e di 15 locomotive. — Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie predette ha già date le disposizioni opportune perchè la consegna graduale di quel materiale abbia principio col prossimo mese di settembre.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa il preventivo della spesa necessaria pel trasferimento del bivio di Mantova alla Stazione di Verona P. N., proponendo che la spesa medesima sia accettata in conto capitale. Ha inoltre autorizzate la Direzione ad iniziare le pratiche di espropriazione.

L'Amministrazione medesima ha proposto all'approvazione ministeriale una combinazione finanziaria, colla quale si potrebbe addivenire alla esecuzione nell'anno corrente dei lavori di ampliamento della Stazione di Rovigo.

><

In relazione alla notizia data nel precedente numero, aggiungiamo oggi che, salvo circostanze imprevedute, la riapertura della Stazione succursale di Torino (Valdocco) avrà luogo al 1° agosto p. v. pei treni omnibus e misti a percorrenza ordinaria.

><

Col 1° agosto p. v. verrà accordato agli impiegati ferroviarii il trasporto gratuito di 100 chilogrammi di bagaglio.

><

Quanto prima presso il Ministero dei lavori pubblici si terranno delle conferenze fra i delegati delle Amministrazioni interessate per trattare della questione delle tasse minime da applicarsi ai trasporti ferroviarii per conto dello Stato.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali presenterà quanto prima il progetto esecutivo del 1.o tronco della linea Terni-Rieti, compreso fra Terni e Le Marmore.

Sappiamo che l'Amministrazione predetta ha fatto vive premure all'Ufficio tecnico incaricato degli studii di quella linea, affinchè il progetto completo della medesima venga allestito nel più breve tempo possibile.

><

Ci scrivono pure da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, invitata dal Governo ad estendere alla Sicilia le tariffe alimentari di recente applicate sul continente, ed a riformare possibilmente anche le altre tariffe, ha studiato e sottoposto all'approvazione del Governo il progetto di una tariffa speciale pel trasporto delle derrate alimentari a vagone completo ed a piccola velocità accelerata, la quale, a giudizio di quell'Amministrazione, potrà molto giovare agl'interessi del Commercio siciliano, senza che dall'applicazione della tariffa medesima vengano a risentire contraccolpo gl'introiti dell'esercizio.

><

Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha pienamente approvate le idee del Direttore dell'esercizio circa il modo di riscaldare le vetture di 2.a classe, e lo ha invitato a concretare le sue proposte in apposita relazione da sottoporsi a S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

><

Per lo scarico delle rotaie dai navigli nella Stazione marittima di Venezia, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha approvato l'aumento di centesimi 10 per tonnellata, da accordarsi in determinati casi all'Impresa.

><

Ci scrivono da Roma che la Direzione governativa per la ferrovia da Roma a Sulmona ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per un nuovo tronco della linea predetta, compreso fra Collarmele e Carrito, della lunghezza di m. 7,872.

I lavori compresi in quest'appalto importano lire 885,000; ed una somma di L. 315,000 rimane a disposizione dell'Amministrazione governativa per la provvista del materiale fisso, di quello di armamento, per l'occupazione di terreni, per lavori in economia e per spese di sorveglianza.

Quindi l'importo totale dei lavori compresi nel tronco ammonta complessivamente a L. 1,200,000.

L'andamento planimetrico del tronco si sviluppa con 16 curve della totale lunghezza di m. 4,048, e con 15 allineamenti che nel complesso misurano m. 3824. — Le curve hanno un raggio variabile da 350 a 1000 m. La massima pendenza che si riscontra è del 14 per mille; e la lunghezza totale del tronco è ripartita in m. 2,404 di orizzontali ed in m. 5,468 di tratte in pendenza.

L'opera d'arte più importante da costruirsi è il viadotto sul vallone Jona Carusa, costituito da 11 arcate della luce di m. 11.50 cadauna. Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per ismaltire le acque piovane, nonchè per mantenere la continuità delle comunicazioni attraverso la ferrovia, sono previste le seguenti opere minori, cioè: 17 acquedotti della luce di 1 m., 7 di m. 2, e 6 ponticelli di m. 3. È progettata una sola Stazione da servire per l'abitato di Pescina, coi relativi fabbricati, consistenti in un edifizio pei viaggiatori ed in un magazzeno per merci.

Oltre ai lavori predetti, sono preventivate n. 6 case cantoniere doppie; n. 4 passaggi a livello, e n. 7 sottopassaggi.

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

12 *luglio* — Fatali per l'appalto del tronco Groppello-Garlasco, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni — Non essendo stata presentata alcuna offerta, l'appalto stesso venne definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prim'asta, sig. Francesco Faccanoni, per la somma di L. 269,235, ossia col ribasso del 3.50 p. 0[0] su quella di appalto.

15 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Mortara-Garlasco, della linea suddetta — L'appalto essendo rimasto deserto, si ripetono gli incanti, che sono fissati pel 26 del corrente mese (V. *Not. Ferr. Ital.*)

18 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Cuneo all'ettometro 19 della linea da Cuneo a Mondovì — L'appalto fu deliberato provvisoriamente al sig. Penna Giuseppe per L. 592,803.50, ossia col ribasso del 4.15 p. 0[0], sulla somma di appalto — I fatali scadono col 10 di agosto prossimo.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'11 al 16 corr. mese.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Mandolona-Provaglio, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo (esclusa la provvista del ferro per l'armamento della via ed i meccanismi fissi delle Stazioni);

Un progetto per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Cervo, lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia;

I piani generali per la fermata di Saint-Vincent e per le Stazioni di Châtillon e di Chambave, nel tronco Verrés-Chambave della ferrovia Ivrea-Aosta:

I piani generali per le Stazioni di Vinchiaturo, Baranello e Campobasso, della ferrovia Benevento-Campobasso;

Un progetto per l'allargamento del bacino della Stazione ferroviaria marittima di Venezia e del suo canale di accesso;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Melegnano a Sant'Angelo Lodigiano, in provincia di Milano;

Ed un progetto di massima per l'impianto di una nuova Stazione sulla sponda destra del fiume Pescara presso l'abitato omonimo, lungo la ferrovia Ancona-Foggia.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 14 corr., dopo aver trattato alcuni affari di amministrazione interna, approvava i seguenti lavori:

1° Ristauro al fabbricato della Stazione di Napoli.

2° Completamento del muro di cinta del piazzale della Stazione di Napoli.

3° Lavori di difesa contro il Tevere, presso il chilometro 67 della linea Roma-Orte.

4° Maggiore spesa pel rinforzo del ponte sul fiume Liri.

5° Costruzione del fabbricato per Uffizii ed alloggi e di latrine nella Stazione dell'Alberese.

Approvava inoltre l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, come: ghiaia, carbon coke e fossile, molle a spirale, stagno in pani, piattaforme, abete di Moscovia, e petrolio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vercelli-Mortara-Bressana-Broni — I simultanei incanti tenutisi il 15 corr. essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antim. del 26 pur corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia simultaneamente, ad una seconda asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Garlasco, in provincia di Pavia, della lunghezza di metri 16,879.10 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 974,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 23 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 48,000, ed in L. 97,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — I simultanei incanti tenutisi l'8 corr. essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 ant. del 1° agosto p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Como simultaneamente, ad una seconda asta, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche, dei ponti in ferro cadenti lungo la ferrovia Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende (escluse quelle per il ponte sul Ticino), per la presunta somma di L. 279,000.

La lavoratura ed il montaggio delle travate in officina dovranno essere eseguiti entro mesi quattro dal giorno in cui saranno incominciati i lavori. La posa in opera delle impalcature devrà essere compiuta entro mesi quattro dalla consegna delle murature.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,950, ed in L. 27,900 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Castrocucco-Eboli-Romagnano. — Alle ore 10 antim. dello stesso giorno 1° agosto, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Castrocucco alla Eboli-Romagnano, compreso fra Auletta e Polla, della lunghezza di m. 9,364, in provincia di Salerno (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 5,333,474.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 165,000, ed in L. 330,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal Ministero dei lavori pubblici, a cominciare dal 16 corrente mese, l'art. 113 del regolamento-tariffe in vigore venne abrogato e sostituito dal seguente:

« Ai colli indivisibili aventi un peso maggiore di 3000 chilogrammi, ma non eccedenti i 5000, sarà applicata la tassa propria della classe immediatamente superiore.

« Se la merce appartiene alla prima classe, la tassa sarà di L. 0.18 per tonnellata e chilometro, imposta non compresa, oltre al diritto fisso delle merci di prima classe.

« Pei detti colli di peso superiore ai 5000 chilogrammi sarà riscossa la doppia tassa della classe cui appartengono, eccezione fatta per quelli cui fosse stato provveduto in modo particolare nelle relative tariffe. L'accettazione però dei medesimi è condizionata alla possibilità di ripartirne convenientemente il carico sulle ruote.

« L'Amministrazione non è obbligata al trasporto di colli indivisibili eccedenti il peso di 10,000 chilogrammi e degli oggetti le cui dimensioni oltrepassano la lunghezza di tre vagoni o la misura della sagoma-limite. Per siffatti trasporti converrà ottenere speciale autorizzazione dalla Direzione dell'esercizio ».

La disposizione di cui sopra viene estesa ai trasporti in servizio cumulativo colle Strade ferrate Romane e Meridionali italiane.

— Così pure, a datare dal 16 corrente mese, l'art. 134 del Regolamento-Tariffe allegato alla legge 8 luglio 1878, corrispondente all'art. 133 di esso Regolamento, edizione 1872, venne abrogato e sostituito dal seguente:

« *Assegni.* — Lo speditore può gravare le merci di somme a titolo d'assegno da pagarsi al medesimo, allorchè la Stazione d'arrivo le avrà riscosse dal destinatario.

« L'Amministrazione è responsabile verso lo speditore del pagamento dell'assegno o del rinvio della merce, la quale per conseguenza non potrà essere rilasciata al destinatario senza il pagamento dell'assegno, oltre le altre spese.

« Gli assegni andranno soggetti ad una provvigione del mezzo per cento, arrotondata di cinque in cinque centesimi e col minimo di venticinque centesimi per assegno. La provvigione minima di venticinque centesimi sarà dovuta anche nel caso in cui l'assegno venisse dal mittente annullato ».

Le disposizioni di cui sopra sono estese ai trasporti in servizio cumulativo italiano. Nulla è innovato quanto agli assegni sui trasporti in servizio internazionale.

Ferrovie Meridionali. — Nella seduta del 12 corr., il Senato approvò senza discussione la Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni attualmente in vigore, già ammessa dalla Camera dei deputati, e che noi abbiamo riferito.

Allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 80, contr. 14.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 26 giugno p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui l'ultimo in data 19 dicembre 1880, n. 5817, coi quali venne iscritta una complessiva rendita di L. 9,843,480 in aumento al Consolidato 5 per cento, in cambio di n. 656,232 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 10 dicembre 1880, per effetto delle leggi relative;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dall'11 dicembre 1880 a tutto il 10 giugno 1881, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 15,180 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 227,700, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875, e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° luglio 1881, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per gli affari delle finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro altre n. 15,180 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dall'11 dicembre 1880 a tutto il 10 giugno 1881, per la complessiva rendita di L. 227,700, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato cinque per cento, la corrispondente annua rendita di L. 227,700, con decorrenza dal 1° luglio 1881.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 1° dello Stato di prima previsione della spesa del tesoro per il 1881 sarà aumentato di L. 113,850 ammontare della rata semestrale, al 1° gennaio 1882, della rendita consolidata 5 per cento, da crearsi in sostituzione delle dette Obbligazioni.

Art. 4. Il fondo stanziato al capitolo 100 dello Stato di prima previsione della spesa del tesoro per l'anno 1881 sarà aumentato di L. 1,480,050 per i semestri al 1° luglio 1875 e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876-77-78-79-80-81 sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

Tramways di Roma. — Il 18 mattina si apriva la nuova linea di *tramway* tra piazza Montanara e la Basilica di S. Paolo.

Questa linea è di proprietà dei signori Marotti e Comp., coraggiosi intraprenditori di costruzioni.

La linea è stata costruita dall'ing. Zannotti, ben noto direttore di varie costruzioni all'Esquilino e dei mulini di Ceprano.

Egli ha dato prova, in questa linea, di abilità e studio indefesso per compierla in brevissimo tempo, superando la difficoltà delle curve, con plauso di tutti gli esperti in materia.

Il servizio della linea di S. Paolo incominciò per ora alle 8 del mattina, cessando alle 8 di sera. Ogni ora parte una carrozza da piazza Montanara, ed un'altra da San Paolo. Se, come si ha certezza, il pubblico incoraggierà la nuova impresa, le corse diverranno più frequenti.

Tramway Ivrea-Santhià. — La Deputazione provinciale di Torino, nella sua adunanza del 7 corr., approvò, per quanto riguarda la Provincia, il progetto definitivo presentato dalla Società generale delle Ferrovie economiche di Bruxelles, concessionaria del *tramway* a vapore Ivrea-Santhià, colle condizioni suggerite dall'Ufficio tecnico provinciale.

Ferrovie complementari. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 20 giugno p. p., con cui la Società per la costruzione e l'esercizio di ferrovie, *tramways* ed operazioni finanziarie relative, sedente in Roma, col titolo di *Società generale per le Ferrovie complementari*, col capitale nominale di L. 5,000,000, diviso in 20,000 azioni da L. 250 ciascuna e colla durata di 99 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di giugno fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 17,700 (nel 1880: 15,868), introito fr. 20,900 (fr. 19,707.85); merce trasportata tonn. 4360 (1880: tonn. 6457), introito fr. 16,200 (fr. 21,301.25). Introito complessivo fr. 37,100 (1880: fr. 41,009.10), ossia fr. 904.80 (fr. 1,000.22) in media per chilometro.

Tronco Lugano Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 15,600 (1880: 14,834), introito fr. 13,900 (fr. 13,201.20);

merce trasportata tonn. 1450 (1880: tonn. 1602), introito fr. 4300 (fr. 4831.25). Introito complessivo fr. 18,200 (1880: fr. 18,032.45), ossia fr. 700 (fr. 693.56) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 33,300 (1880: 30,702), introito fr. 34,800 (fr. 32,909.05); merce trasportata tonn. 5810 (1880: tonn. 8059), introito fr. 20,500 (fr. 26,132.55). Introito complessivo fr. 55,300 (1880: fr. 59,041.35), ossia fr. 825.37 (fr. 881.22) in media per chilometro.

Sempione o Monte-Bianco. — Il *Journ. des trav. publ.* del 14 scrive:

Com'era facile prevedere, la Camera attuale non risolverà la questione del nuovo valico delle Alpi; fu deciso, infatti, che si procederà a nuovi studii, specialmente per riguardo al Monte-Bianco. Abbiamo già detto che i voti platonici dei fautori di questo passaggio non erano fondati su alcuno studio tecnico. Era dunque della più stretta imparzialità di presentare delle conclusioni sopra tracciati egualmente studiati, e la Commissione fu la prima ad augurare che si finisse al più presto possibile con un esame approfondito di tutti questi tracciati, e specialmente di quello del Monte-Bianco, per trovarsi poi di fronte al solo tunnel ch'essa considera come necessario, cioè quello del Sempione.

Noi possiamo assicurare che, nella Commissione, il passaggio del Sempione è il solo che abbia riunito la maggioranza. Non si parla nemmeno del piccolo San Bernardo; nè si dà alcun seguito al progetto della famosa linea da Marsiglia a Calais con un binario di 2 m. E non si ha punto intenzione di favorire i varii tracciati considerati come favorevoli al San Gottardo e nocivi al Moncenisio; si conchiuderà quindi in favore del Sempione.

Ferrovie francesi. — Dal *Journal Officiel* del 9 corr. ricaviamo i seguenti dati statistici sui prodotti delle ferrovie francesi nel primo trimestre dell'anno in corso.

Sopra una lunghezza complessiva di chilometri 23,851, gli introiti lordi sono stati di L. 231 milioni in cifra tonda; la quale somma corrisponde ad un reddito chilometrico medio di L. 9,720.

Nel periodo corrispondente dell'anno 1879, gli introiti reali erano stati di 237 milioni per una lunghezza di chilometri 22,786.

Il che vuol dire: aumento di linee, nel periodo di un anno, chilometri 1,065; diminuzione assoluta di prodotti 6 milioni di lire; diminuzione chilometrica L. 687, imperocchè il reddito chilometrico è stato nell'anno 1879 (primo semestre) di L. 10,407.

I giornali francesi, che abbiamo sott'occhio, attribuiscono questa diminuzione di redditi alla minore introduzione di granaglie, avvenuta nei primi mesi dell'anno 1881, in paragone di quella che si fece nei mesi corrispondenti dell'anno precedente.

Ferrovie austriache. — L'*Indipendente* di Trieste ha il seguente telegramma da Budapest, 11 luglio:

Il Ministro dell'interno ordinò una vigilanza severa delle ferrovie, allo scopo d'impedire attentati, e ciò in seguito ai tentativi di mine scoperti nelle ferrovie dell'Austria.

Tunnel dell'Arlberg. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 18:

I lavori di traforo del tunnel sono condotti energicamente. Si adoperano macchine le più perfezionate ed i progressi ottenuti superano d'assai quanto si osava attendere; le condizioni atmosferiche sono eccellenti. Il compimento della galleria (allargamento e rivestimento) può farsi con pari sollecitudine alla perforazione, lo spazio incompiuto del tunnel non contando più di 600 metri.

V'ha una considerevole differenza fra quanto vediamo al Gottardo; giacchè, in quest'ultimo tunnel, il tratto di galleria non terminato misura 5000 metri, e questo lavoro richiederà due o tre anni dopo compita la perforazione della montagna. Senza dubbio, questa differenza proviene dal metodo di lavoro introdotto nel tunnel dell'Arlberg, che differisce sensibilmente da quanto si fece finora; ma, a ragione della sua enorme lunghezza, il tunnel del Gottardo presentava anche delle condizioni d'esecuzione nelle quali non fu possibile spingere simultaneamente tutte le differenti categorie di lavori.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Telegrafano allo *Standard* da Vienna:

La *Conférence à quatre* ha tenuto martedì la sua ultima seduta. Fu accettata la proposta dei rappresentanti dell'Austria, come pure l'atto finale, in base del quale le Potenze si obbligano a ratificare le deliberazioni prese nella Conferenza dai loro rappresentanti. Ma finora i soli rappresentanti della Germania, dell'Austria e della Bulgaria hanno firmato i documenti. Quelli della Turchia non intervennero che alle ultime sedute, ed hanno ricevuto nuove istruzioni, in base alle quali accetteranno in parte i risultati della Conferenza, cioè aderiranno alla costruzione della ferrovia Pirot-Sofia-Bellowa, non a quella di Vranya Uskup, rispetto alla quale il corrispondente dello *Standard* è informato che la Turchia non farà concessioni se non sotto forti pressioni.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Leggiamo nella *Libertà* del 17:

Informazioni che abbiamo ragione di credere esatte ci assicurano che la ferrovia Tunisi-Goletta ha dato, specie in questi ultimi mesi, risultati relativamente splendidi. Laddove prima pochissima mercanzia trasportavasi per mezzo di quella linea, adesso i trasporti hanno già preso proporzioni considerevoli.

Si può dunque ritenere come del tutto infondata la voce corsa, che il signor Rubattino intendesse disfarsi di quella ferrovia.

Disastro ferroviario in Russia. — Il *Cittadino* di Trieste ha da Leopoli, 12, il seguente dispaccio:

I giornali polacchi contengono un telegramma da Pietroburgo, che annuncia una terribile disgrazia ferroviaria accaduta a circa 52 verste di distanza da Rustow sul Don. Il treno postale della ferrovia Wadikawkas-Rustow sviò. Ventidue vagoni furono completamente sfracellati, 16 persone rimasero morte, 36 ferite.

Ferrovia asiatica. — Prendendo argomento da un opuscolo pubblicato da un generale russo sull'Oasi di Akhal Tekké e sulle vie dell'India, il *Journal de Saint Pétersbourg* dice che l'autore vi studia, sul campo pratico, la posizione rispettiva della Russia e dell'Inghilterra, secondo i rispettivi interessi.

« Il tramite per arrivare ad un tale risultato (egli dice) è già determinato colla costruzione della ferrovia di Krasnovodsk. Quando questa ferrovia sarà giunta fino a Serakes, e se l'Inghilterra completi dalla sua parte la rete indiana nella stessa direzione per Candahar ad Herat, i due Imperi avranno camminato uno verso l'altro, non più con intrighi politici e con armi, ma con più fecondi strumenti di pacifica civiltà. Quando dall'Europa per la Russia alle Indie e dalle Indie per la Russia in Europa sarà costruita una via rapida e regolare di comunicazione, una lotta fra i due Imperi diventerà quanto mai improbabile, e la questione asiatica si troverà definitivamente ed irrevocabilmente sciolta per il maggior bene dell'umanità ».

Treno assalito e derubato in America. — Un telegramma dello *Standard* del 18 reca:

A Winston nel Missouri (Stati Uniti), alle sette pom. di sabato una banda di malfattori mascherati assalì il treno Chicago-Rock Island-Pacifico.

Il loro numero credesi fosse di trenta circa. Avevano per capo Jesse James, ben noto brigante.

Il conduttore del treno fu ucciso da un colpo di pistola: il macchinista fuggì, ed al suo posto sottentrò uno dei malfattori.

Un passeggiero, che si mosse dal suo seggio, venne freddato sul colpo.

La cassa dell'*express* fu saccheggiata, ma la somma in essa contenuta era fortunatamente inferiore ai duemila dollari.

I briganti poscia derubarono i passeggieri, ma spaventati, non finirono la trista impresa. Poterono però svignarsela.

Lo sceriffo si lanciò per inseguirli con 60 guardie.
Il sopraintendente della ferrovia offerse 5000 dollari per l'arresto della banda.

Notizie Diverse

Servizio postale interno — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il R. Decreto, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, pel servizio postale di trasporto e distribuzione nell'interno del Regno di pacchi, senza dichiarazione di valore, sino al limite di 3 chilog. e non eccedenti il volume di 20 decim. cubi. Tale servizio andrà in vigore col 1° ottobre p. v., in base ad apposito regolamento, da approvarsi con Decreto Reale.

Servizio postale marittimo. — Nella seduta del 12 corr., il Senato approvò senza discussione il progetto di legge per la fusione delle Società Rubattino e Florio, già ammesso dalla Camera dei deputati e che noi abbiamo riferito.

Allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 82, cont. 14, 1 astenuto.

Servizio telegrafico. — Nella stessa seduta, il Senato approvò pure il progetto relativo al collocamento di nuovi fili telegrafici ed acquisto di nuove macchine, già ammesso dalla Camera dei deputati e da noi riferito; ed allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 95, cont. 2.

Uffici telegrafici. — Il 10 corrente in Barge (provincia di Cuneo), l'11 in Santa Caterina Valfurva (provincia di Sondrio), ed il 12 in Rivoli (prov. di Torino) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Corpo del Genio civile — Nella suddetta seduta il Senato approvò pure il progetto relativo alle modificazioni agli stipendii degl'impiegati del Genio civile e delle miniere, già ammesso dalla Camera dei deputati, secondo le ultime proposte fatte dal Ministero e da noi riferite.

Allo scrutinio segreto, ebbe voti fav. 86, cont 10.

Gli operaj nelle fabbriche a Bologna - In seguito a recenti disgrazie avvenute, e sull'esempio del Prefetto di Roma, il Prefetto di Bologna nominò una Commissione per vigilare alla solidità dei ponti di servizio pei fabbricati in costruzione o riparazione. La detta Commissione è composta di ingegneri del Genio civile, dell'Ufficio tecnico provinciale e dell'Ufficio di edilità comunale, nonchè di un delegato di pubblica sicurezza.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 26 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società per operazioni di credito ed altre, anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Banca Industriale Subalpina*, e che ora assume la denominazione di *Unione Banche Piemontese e Subalpina*, portando il detto capitale da 7 milioni di lire a 25 milioni, mediante l'emissione di 72 mila nuove azioni da L. 250 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Onorificenza. — Leggiamo nel *Diritto* in data 16 corr.:

Stamane, circa il mezzogiorno, l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto una Commissione della città di Barletta, composta del cav. De Leon Francesco, sindaco, e del cav. Scelzo e cav. Straniero, assessori municipali.

Tale Commissione ha presentato all'on. Baccarini la copia autentica della deliberazione consigliare, con la quale è stata concesoa all'onorevole Ministro la cittadinanza onoraria di Barletta, come prova di gratitudine per l'interesse preso ai lavori di quel porto: una magnifica pergamena, pregevole lavoro artistico, ed un indirizzo firmato da tremila persone.

L'onorevole Baccarini ha accolto col massimo piacere la dimostrazione d'affetto dei cittadini di Barletta, ed ha pregato i signori componenti la Commissione a volersi rendere interpreti dei suoi sentimenti presso quella cittadinanza.

Esposizione internazionale d'elettricità — Il *Diritto* scrive in data del 15:

Oggi è partito per Parigi il comm. Gilberto Govi, professore di fisica della regia Università di Napoli, per assumere l'ufficio di Commissario generale della sezione italiana all'Esposizione internazionale di elettricità, che gli è stato affidato con Regio Decreto del 10 corrente.

L'altro Commissario, comm. Emanuele Cavaglion, trovasi già a Parigi per dare opera all'adattamento del locale assegnato alla sezione italiana, i cui lavori, quantunque cominciati con qualche ritardo, è sperabile che saranno pronti pel giorno dell'inaugurazione.

Il concorso italiano riescirà molto più importante di quello che si prevedeva, in seguito alle cure personali dei ministri Berti e Baccelli.

La Mostra storica retrospettiva sarà completa, ed è quella che richiamerà l'attenzione speciale degli scienziati, che accorreranno alla Mostra in gran numero da ogni parte del mondo.

Canale Buda-Pest-Fiume. — La *Pester Correspondenz* assicura che il canale progettato dal generale Türr tra Buda-Pest e Fiume entra in una via di prossima attuazione.

Il generale Türr e l'ingegnere Bela Gerster hanno presentato al Governo un rapporto dettagliato, da cui risulta che, con una spesa di 16 milioni di fiorini, la linea di navigazione pel Danubio, la Sava e la Culpa, potrà essere stabilita, per favorire l'agricoltura ungherese di nuovi mezzi di espansione. La spesa pei 618 chilometri di vie che devono esser resi navigabili, ammonta a 23,000 fiorini per chilometro, e il traffico di navigazione assicura una rimunerazione del 6 0[0].

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non esperimentarono, nell'ultima ottava, grande favore nel mercato, che fu rispetto ad essi piuttosto freddo. Le Azioni delle Ferrovie Meridionali s'aggirarono un po' sul 481, ma poi decaddero sino a 476. Poco o nulla trattate le Obbligazioni a 282, e nominali i Boni a 533.

Le Sarde, della serie A, quotate a 279.50; le altre, della serie B, a 276.50; le nuove a 281.50; le Sarde di preferenza a 216.

Le Azioni Ferrovie Romane, poco negoziate, rimasero a 152. Le Palermo-Trapani ebbero il prezzo di 286, quelle di prima emissione, e di 281 le altre di seconda emissione. Le Centrali Toscane invariate sul 461.50; le Pontebbane sul 444; le Meridionali Austriache in ribasso da 284.50 a 281.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde pure in ribasso da 275 a 271.25; le Obbligazioni relative da 283 a 281; le Vittorio Emanuele da 288 a 285; le Azioni Ferrovie Romane fredde e inattive a 150; le Obbligazioni anche più inattive a 380 e 378.

CONVOCAZIONI

Miniera Montaldo Mondovì — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 27 corr. in Torino, presso la Casa industriale *La Sicurtà* (via Palazzo di Città, 12), per comunicazioni dei provvedimenti e pratiche circa la proposta Uzac, e per lo scioglimento della Società.

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gas di Roma — Gli azionisti sono convocati in adu-

nanza generale straordinaria pel giorno 12 agosto p. v. in Roma, sede sociale (via della Serofa, 117), per molificazioni al compromesso col Municipio di Roma.

VERSAMENTI

Società italiana per condotte d'acqua — Gli azionisti sono invitati a versare pel giorno 20 novembre p. v. il 4° decimo sulle azioni in L. 50 in oro; nel giorno 20 marzo 1882 il 5° decimo nella stessa somma per la liberazione del titolo. I versamenti: in Roma alla sede sociale (piazza Montecitorio, 121), a Parigi, Lione, Saint-Etienne e Marsiglia presso la Società dell'Unione generale.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Nazionale — Si avverte gli azionisti che il Consiglio superiore ha fissato in L. 50 per azione il dividendo dello scorso semestre, pagabile il 3 agosto p. v.

Avvisi d'Asta

Il 26 corr. mese, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per la fornitura triennale di ghiaia e pietrisco per le strade urbane imberciate, per il presunto annuo importo di L. 40,000. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Como, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un fabbricato pei bisogni scientifici nel Liceo Volta, in diminuzione dell'importo di L. 51,697.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 7000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del Canale di Pontelongo dal Ponte di Pontelongo sino a Brenta dell'Abbà nei Comuni di Pontelongo, Codevigo e Corezzola, per il complessivo presunto importo di L. 117,018. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 12,000, in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Pinerolo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso delle Scuole elementari maschili e femminili, per il presunto importo di L. 150,000. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000 idem.

— Il 1° agosto p. v., presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale sullo stradale Cuccaro-Sapri (2° tratto), per il presunto importo di L. 113,983.37. Lavori da eseguire entro 3 anni della consegna. Deposito interinale L. 5000.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro alle due pirobette *Roma* e *Venezia*, esistenti nel porto di Livorno, per il presunto importo di L. 66,910. Deposito interinale L. 4000.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, detta di Valle Argentina, da Ponte Ferreu allo Spedale di Triora, della lunghezza di m. 7482.15, per il presunto importo di L. 178,000. Deposito interinale L. 8,900 in valuta legale; cauzione definitiva L. 17,800, idem o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione della Darsena a Stabilimento di commercio, per la presunta somma di lire 105,000. Deposito cauzionale L. 10,500, oltre L. 1200 per spese d'asta e contratto.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde e di fornitura del sasso calcare fossile a presidio delle medesime, lungo l'Adige Veronese, per la presunta somma annua di L. 75,480. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 a tutto il 1886. Deposito interinale L. 7500; cauzione definitiva lire 37,000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere sovraindicate nella sezione 4° (Legnago), nei Comuni di Legnago, Villabartolomea, Terrazzo e Castagnaro, per la presunta annua somma di L. 6400; cauzione definitiva L. 32,000 come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di tavolati metallici per n. 23 ponti dei tronchi ferroviarii Metaponto-Grassano e Buffaloria-Corigliano.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

27ª Settimana. — *Dal 2 all'8 luglio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	392,699.87	271.58
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	400,089.58	276.69
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	— 7,389.71	— 5.11
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	12,221,411.46	8,451 88
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	11,103,723.61	7,678 92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+1,117,687.85	+ 772.96
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	200,083.19	153.09
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	159,602.42	135.83
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132—	+ 40,480.77	+ 17.26
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,284.83	5,791,900.63	4,507.91
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,165.84	4,406,123.61	3,779.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+118 99	+1,385,777.02	+ 728.55

Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	646,831.78	20,032.97
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	573,475.90	17,837.32
Differenza in più . . .	—	73,355.88	2,195.65
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 maggio 1881 .	1,681	12,372,308.49	19,188.80
Periodo corr. 1880	1,681	11,002,519.96	17,111.08
Aumento	—	1,369,788.53	2,077.72
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di febbraio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	6,548.86	27,075.98	2,860.06	36,484.90
Bagagli e cani . .	112.15	553.52	67.39	733 06
Merci a grande vel.	796.55	4,103.93	434.22	5,334 70
Merci a piccola vel.	9,301 55	22,378.59	3,356.95	35,037.09
Introiti diversi . . .	383.08	623.31	219.99	1,226.38
Totale . . .	17.142.19	54,735.33	6,938 61	78,816.13

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,758,32	13,907,00	8,754,17
Piccola Velocità	9,503,48	484,95	3,459.07
Totali . . .	43,261,80	14.391,95	12,213.24

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione dei portici esterni nelle parti laterali della Stazione di Napoli apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 12 Luglio corrente al N. 3666 ed al quale sono uniti 2 disegni sarà ostensibile dal dì 18 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 4.a Sezione del Mantenimento situato a Napoli, Via Corso Garibaldi, Albergo Favorita.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa a Napoli, una cauzione provvisoria di L. 3,500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 3 Agosto.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione dei Portici laterali alla Stazione di Napoli.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 15 Luglio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	114,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	20,500	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	91,000	»
CERCHI d'acciaio	»	78,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	762,000	»
GHISA da rifondere	»	87,000	»
OTTONE da rifondere	»	30,000	»
RAME da rifondere	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	4,000	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi f. s.	»	18,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 agosto p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 18 Luglio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

Torino, via Cigna, N. 1. — Valdocco

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

della Società Anonima Italiana in **Avigliana** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere Alfredo Nobel, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in Avigliana (Provincia di Torino).

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 27 luglio 1881. N.° 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA . . .	L. 20	11	6
Per l'ESTERO . . .	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1881.

(*Cont. — V. N. 29*).

VI. *Spese d'Esercizio della Rete Meridionale.*

Le spese ordinarie pei i 1446 chilometri della rete sociale esercitati nell'anno 1880, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale e dedotte le spese d'armamento, ascesero in complesso a
L. 15,541,482 42, e per chilometro a . . . L. 10,747.91
Tali spese nell'anno precedente sommarono a
» 14,491,228.77, e per chilometro a . . . » 10,021.60
Risulta quindi l'aumento nella spesa complessiva di
L. 1,050,253.65, ed in quella chilometrica di L. 726.31,
ossia del 6 75 0[0].

La spesa chilometrica e quella del treno-chilometro, ripartite fra i varii rami di Servizio, rilevansi dal seguente quadro, in cui le quote rispettive stanno di fronte a quelle del 1879.

DESIGNAZIONE DEL SRVIZIO	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1880	1879	1880	1879
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	1,019.63	1,000.35	0,269	0,277
Id. dell'Esercizio..........	388.72	395.45	0,102	0,110
Movimento e Traffico......	2,940.46	2,747.79	0,775	0,762
Trazione e Materiale......	4,156.86	3,727.17	1,096	1,034
Manutenzione e Vigilanza	1,859.67	1,740.30	0,490	0,486
Spese gen. dei Magazzini.	382.57	410.54	0,101	0,114
Totale.....	10,747.91	10,021.60	2,833	2,780

Ove alle spese ordinarie, che, come si è detto sopra, importarono nel 1880 . . . . L. 15,541,482.42
si aggiungano le spese straordinarie e di armamento, che sono ascese a . . . . » 1,384,444.60,

risultano le spese totali d'esercizio in . L. 16,925,927.02.
Confrontate con quelle del 1879, che furono di . . . . » 15,906,241.80

ne viene a carico del 1880 la maggiore spesa di . . . . L. 1,019,685.22.

VII. *Profitti sull'esercizio della Rete Meridionale.*

Ai prodotti dell'esercizio, i quali salirono nel 1880, come si è veduto, alla somma di . . . . . L. 24,448,371.82
aggiungendo gli introiti diversi che, dedotte le perdite, sommano a . . . . » 374,155.95.

si ottiene il prodotto complessivo di. L. 24,822,527.77.
Dal quale, detraendo il montare sovraesposto delle spese ordinarie e straordinarie in . . . . » 16,925,927.02,

risulta l'utile netto di . . . . . . L. 7,896,600.75.
Nel 1879 codesto utile era stato di . » 6,486,983.17,

si ha quindi per il 1880 l'aumento di . L. 1,409,617.58,

dovuto al maggior traffico.

VIII. *Prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

Quando si faccia deduzione della tassa erariale, i prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula (cresciuta per i nuovi tronchi aperti di chil. 110, i quali si riducono, a ragguaglio di tempo, in chil. 26.59, rendendo la lunghezza media esercitata nell'anno di chil 1181.07) ascesero nell'insieme a

L. 9,534,479.48, e per chil. a . . . . . . L. 8,072.74.
Laddove nel 1879, sulla lunghezza media di chil. 1154.48, erano saliti a
» 8,728,891.35, e per chil. a . . . . . . » 7,560.23.
Aumentò adunque il prodotto complessivo di
L. 805,588.13, vale a dire del 9.22 0[0];
aumentò il prodotto chilometrico di . . . . L, 512.51,
vale a dire del 6.08 0[0].

Concorsero all'aumento tutte le categorie di trasporti, e ciò è fatto manifesto dallo specchietto qui appresso:

CATEGORIE DI TRASPORTO	1880	1879	Aumento	Diminuz.
Viaggiatori ordinari e militari	4,088,924.66	3,853,919.14	234,375.52	»
Trasporti a G. V. . .	734,206.29	609,324.15	124,382.14	»
Trasporti a P. V. . .	4,164,372.35	3,848,970.84	315,401.51	»
Introiti diversi	515,533.96	336,687.55	178,846.41	»
Telegrammi	32,072.22	29,489.67	2,582.55	»
		Totale aumento nel 1880 L.	805,588.13	»

L'aumento principale è stato dato dalla piccola velocità; ma, ove lo si confronti con quello che si era ottenuto nell'esercizio precedente, si riscontra una significante diminuzione, quando che notabili sono, al paragone, gli aumenti ottenuti dai viaggiatori e dai trasporti a grande velocità.

Tutte le linee contribuirono all'aumento, sebbene assai poco le linee Calabresi, e, delle Siciliane, la linea Catania-Leonforte-Licata; e ciò è dimostrato dalla tabella seguente:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media 1880	Lunghezza media 1879	Prodotto medio chilometrico 1880	Prodotto medio chilometrico 1879	Aumento nell'anno 1880 in confronto del 1879	Diminuz. nell'anno 1880 in confronto del 1879
Linee Calabresi.						
Taranto-Reggio	542.—	541.58	4,545.16	4,468.44	76.72	»
Buffaloria-Cosenza . .						
Eboli-Metaponto	132.85	181.—	4,531.23	3,465.21	66.02	»
Linee Siciliane.						
Palermo-Girgenti-Porto Empedocle	151.—	151.—	13,121.22	12,355.24	765.98	»
Messina-Catania	95.—	75.—	16,638.71	15,122.74	1,515.97	»
Catania - Leonforte-Licata	178.22	167.—	13,788 65	13,639.42	99.23	»
Catania-Siracusa	87.—	87.—	4,448.73	4,032.40	416.33	»

Il massimo vantaggio risulta per la linea Messina-Catania, la quale più delle altre ha risentito il benefizio del congiungimento delle linee orientali colle occidentali dell'isola, non che dei copiosi raccolti; vien dopo, e per lo stesso titolo, la linea Palermo-Girgenti-Porto Empedocle. Sulla linea Catania-Siracusa è osservabile quel rinvigorimento del traffico, che abbiamo segnalato nello scorso anno.

Il poco profitto che si nota sulla linea Catania-Leonforte-Licata è da attribuire allo acquisto da essa fatto di chilometri poco produttivi, ed al maggiore introito di quasi 2000 lire per chilometro avuto nell'esercizio precedente.

L'apertura successiva dei tronchi Baragiano-Picerno, Picerno-Potenza e Potenza-Calciano è avvenuta, per la parte più importante, ad anno troppo inoltrato, perchè se ne risentissero in modo più largo gli effetti sull'intera linea Eboli-Metaponto. D'altra parte, l'interruzione tolta su questa linea, coll'abbreviamento del cammino dalle Calabrie a Napoli, è cagione di minor movimento sul tronco della linea litoranea di Reggio da Metaponto a Taranto; e ciò può spiegare in parte il poco aumento della linea Taranto-Reggio.

Si ebbero nel 1880 viaggiatori . . . . . N. 2,194,242,
nel 1879, non più di . . . . » 1,860,970;
quindi aumento di . . . . » 333,272,
cioè del 17.90 per 0[0], tutto a benefizio delle linee della Sicilia.

Il prodotto complessivo dato dai viaggiatori è stato nel 1880 di. . . . . L. 4,088,294.66
nel 1879 di . . . . » 3,853,919.14
onde l'aumento di . . . . » 234,375.52
o in altri termini, del 6.08 per 0[0].

Quindi è che il prodotto, ragguagliato a viaggiatore, risulta per il 1880 di. . . . . L. 1.86,
mentre era stato nel 1879 di . . . . » 2.07;
perciò la diminuzione di . . . . L. 0.21,
vale a dire del 9.70 per 0[0], la quale è da ascriversi al fatto, che il maggior numero dei viaggiatori fruì di tariffe ridotte, e ciò si spiega colle elezioni politiche avvenute nell'anno.

Passando a considerare le distanze percorse, troviamo che tutti i viaggiatori percorsero nel 1880 chil. 92,083,378;
nel 1879. . . . . » 88,969,518;
s'è adunque avuto in più. . . . . . . chil. 3,113,860.

La lunghezza media poi di ciascun viaggio è stata nel 1880 di . . . . chil. 41.96,
mentre nel 1879 fu di . . . . » 48.55
onde la diminuzione di . . . . chil. 6.59,
che equivale al 13.57 per 0[0].

Quanto alla distribuzione dei viaggiatori nelle varie classi, essa è data, in paragone con quella dell'anno precedente, nel prospetto qui appresso:

INDICAZIONI		Viaggiatori ordinarii 1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	Militari ed altri viaggianti per conto dello Stato
Numero dei Viaggiatori	1880	41,784	246,791	1,063,512	28,454	180,044	482,339	151.418
	1879	36,454	234,965	1,044,875	15,071	91,965	370,474	167,166
Aumento		5,330	11,826	18,637	13,383	88,079	211,765	»
Diminuzione		»	»	»	»	»	»	15,748
Prodotto dei Viaggiatori	1880	308,622.09	857,229.23	1,936,757.87	67,626.87	252,671.12	419,717.28	245,670.20
	1879	262,290.17	810,185.17	1,866,227.66	71,552.12	220,566.44	359,687.66	263,409.92
[illegible]mento		46,331.92	47,044.06	70,530.21	3,161.56	32,104.68	60,029.62	»
[illegible]inuzione		»	»	»	»	»	»	17,739.72
[illegible] medio per viaggiatore	1880 .	7.39	3.47	1.82	2.38	1.40	0.87	1.62
	1879 .	7.20	3.45	1.78	4.74	2.40	1.33	2.58
. . . .		0.19	0.02	0.04	»	»	»	0.04
. . . .		»	»	»	2.36	1.00	0.46	»

Ad eccezione dei militari e viaggianti per conto dello Stato, tutte le altre categorie di viaggiatori presentano aumento nel numero e nel prodotto complessivo per ciascuna classe. Gli aumenti principali, nel numero, sono per i viaggiatori di 2ª e di 3ª classe a prezzo ridotto: nel prodotto, per i viaggiatori di 3ª classe a prezzo intero e a prezzo ridotto.

Quanto al prodotto medio, sono in diminuzione, e notevolmente, le tre classi a prezzo ridotto; sono invece in aumento le tre classi a prezzo intero e la categoria dei militari e viaggianti per conto dello Stato.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

(*Cont. — V. N.* 28).

IV. *Finanze.*

B. *Conto per la linea del Monte-Cenere* — Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, il Consorzio, che si è impegnato a prendere il capitale-obbligazioni di fr. 6,000,000, ha fatto un secondo versamento di 4 milioni di fr., in guisa che al 31 dicembre 1880 esso aveva versato 5 milioni.

Oltre il saldo dell'esercizio precedente in fr. 727,373.27 noi disponevamo ancora, durante l'anno 1880, dei seguenti prodotti:

Versamenti di sovvenzioni	fr. 1,243,000.00		
Id. sul capit.-obbl.	» 4,000,000.00		
Altri prodotti (indiretti) .	» 169,761.57		
		»	5,412,761.57
		Totale fr.	6,140,134.84

L'ammontare delle *sovvenzioni* presenta il 55 0[0 del valore dei lavori propriamente detti (Cap. V), eseguiti durante la prima annata di costruzione, cioè sino al 30 settembre 1880. I *prodotti indiretti*, provenienti dal collocamento dei fondi disponibili, ascendono a fr. 169,727.57, e rappresentano il 10.02 0[0 del capitale di fr. 1,693,943, che noi abbiamo avuto in media a nostra disposizione. Questo risultato sommamente favorevole devesi attribuire al fatto, che la vendita delle carte (5 0[0 rendita italiana e Bonds americani) produsse in totale fr. 51,637 di più del prezzo d'acquisto.

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo dell'esercizio precedente, ascendeva a fr. 6,140,134.84 furono spese nel corso dell'anno:

1. Per spese di formazione di capitale di costruzione e di stabilimento dei titoli . . .	fr. 483,707.00	
Da riportarsi	fr. 483,707.00	fr. 6,140,134.84
Riporto	fr. 483,707.00	fr. 6,140,134.84
2. Per servizio degl'interessi del capitale-obblig. versato	» 136,528.95	
3. Per costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica) . .	» 3,139,104.04	
Totale delle spese		» 3,759,339.99
Saldo a conto nuovo al 31 dicembre 1880		fr. 2,380,794.85

Nei *programmi dei lavori* e nelle perizie presentate, secondo le prescrizioni, all'alto Consiglio federale svizzero, è prevista *per la II annata di costruzione*, cioè dal 1° ottobre 1880 al 30 settembre 1881, una spesa totale di franchi 5,537,520, di cui fr. 5,337,520 per la costruzione propriamente detta, e fr. 200,000 per spese generali.

Il capitale-obbligazioni essendo stato interamente versato, le *cauzioni* di tutti i membri del Consorzio si trovarono liberate, e furono loro rimborsate nel corso dell'anno. Per tale circostanza ed in seguito a varie altre modificazioni, lo stato delle *cauzioni* depositate presso la nostra Società, confrontato con quello del 1879, alla fine dell'anno era il seguente:

	1879		1880
Cauzione dell'imprenditore L. Favre	fr. 6,965,437.00		fr. 6,794,144.00
Cauzioni d'imprenditori e fornitori	» 4,226,189.60		
		in ispecie fr. 310,630.00	
		in valori » 4,334,279.51	
		con garanti » 1,317,331.99	
			» 5,962,341.50
Cauzioni di funzionarii ed impiegati	» 824,160.00		
		in ispecie fr. 363,500.00	
		con garanti » 604,660.00	
			» 968,160.00
Cauzioni di membri del Consorzio:			
Linea principale . . .	» 1,988,900,00		
Linea del Monte-Cenere.	» 500,000.00		
	fr. 14,504,686.60		fr. 13,724,645.50

Come complemento al Rapporto speciale sulla *situazione finanziaria dell'impresa della Ferrovia del Gottardo*, stato presentato l'anno scorso all'Assemblea generale, crediamo dover qui accennare che alla fine dell'esercizio, di cui ci occupiamo, noi abbiamo sottoposto la perizia intera ad una nuova revisione; e ciò allo scopo di assicurarci che i fondi di cui disponiamo bastino per la costruzione della linea. Siccome i lavori sono attualmente molto avanzati, ed una parte delle opere d'arte è già compiuta, così si può calcolare con più esattezza il loro costo.

Il seguente prospetto presenta il risultato della perizia riveduta nel 1880 per *la rete ridotta*, confrontata con quella del marzo 1879 (base della giustificazione finanziaria):

CAPITOLO DEL FORMULARIO DEI CONTI	PERIZIA definitiva di marzo 1879	PERIZIA riveduta di gennaio 1881	Differenza
Cap. I. Rimborso delle spese fatte dalla Riunione dei Cantoni e delle Compagnie, promotrice di una linea pel Gottardo	504,350	504,350	—
» II. Formazione del capitale di costruzione	10,437,800	9,443,800	— 994,000
» III. Amministrazione centrale (non compresa la Direzione tecnica)	3,100,000	3,100,000	—
» IV. Interessi del capitale azioni e del capitale Obbligazioni	26,283,900	26,923,700	+ 639,800
» V. Costruzione della linea:			
A. Direzione tecnica	9,442,000	10,218,000	+ 776,000
B. Espropriazioni	10,270,550	9,724,750	— 545,000
C. Movimenti di terra ed opere d'arte	131,941,250	133,362,450	+ 1,421,200
D. Binario	11,038,700	10,365,900	— 672,800
E. Fabbricati	8,323,600	7,715,350	— 608,250
F. Accessorii del binario	2,249,700	2,598,150	+ 348,450
G. Telegrafia di servizio H. Delimitazione, chiusura e riparo della strada	859,150	763,650	— 95,000
I. Inventario:			
1. Inventario della Direzione tecnica	260,000	260,000	—
2. Utensili pei lavori in regia	—	—	—
3 e 4. Materiale ruotabile	6,750,000	6,150,000	— 600,000
5 e 7. Ammobigliamento delle Stazioni, inventario pel servizio dell'esercizio	473,650	473,650	—
8. Utensili dei cantieri	432,350	432,350	—
K. Soccorsi agl'impiegati ed operaj	112,000	112,000	—
Somma	222,479,000	222,148,100	— 330,900
Da dedurre: I prodotti previsti dell'esercizio sulle linee ticinesi di pianura, durante il periodo di costruzione	500,000	500,000	—
Restano	221,979,000	221,648,100	— 330,900
Da aggiungere: Riserva	5,021,000	5,351,900	+ 330,900
Capitale totale	227,000,000	227,000,000	

La perizia riveduta corrisponde approssimativamente a quella che abbiamo presentato nel Rapporto speciale sovraccitato. Troviamo un aumento di spese abbastanza notevole al capitolo « interessi delle Azioni ed Obbligazioni », a quello « Direzione tecnica », ed al capitolo « movimenti di terra ed opere d'arte »; per quest'ultimo, l'aumento delle spese proviene specialmente da ciò, che i tunnel furono rivestiti sopra una più grande scala. Quest'aumento di spese trovasi nondimeno pressocchè bilanciato dalle economie sulle rubriche « formazione del capitale — espropriazioni — fabbricati — telegrafia di servizio — e materiale ruotabile ».

La diminuzione delle spese al capitolo « binario » deriva da ciò, che pel momento non si eseguisce che un solo binario nel gran tunnel, ed è perciò che non si può guari considerarla come una economia propriamento detta. Bisogna inoltre notare che la nuova perizia si presenta in condizioni più sfavorevoli di quella dell'anno precedente, poichè la rubrica « imprevisto » di quest'ultimo si è ridotta di circa un milione, vale a dire che si è dovuto utilizzare questa somma.

La perizia per la *linea del Monte-Cenere* venne parimenti sottoposta a revisione. E la perizia riveduta, confrontata con quella dell'agosto 1879, presenta un aumento di spese di fr. 338,800, di cui fr. 328,500 pei movimenti di terra ed opere d'arte, dipendenti specialmente dall'aumento del costo della trincea d'appoccio del tunnel di Massagno, eseguita in condizioni sfavorevoli. A questo aumento di spese bisogna pure aggiungere una somma di fr. 374,000 per l'ingrandimento della Stazione internazionale di Chiasso, reso necessario dalla costruzione della linea del Monte-Cenere. Quest'aumento di spese abbastanza notevole è nondimeno compensato dal ribasso degl'imprenditori sull'ammentare di fr. 1,862,680, nonchè da una somma di franchi 491,500 portata nella perizia per « imprevisto »; in guisa che si può considerare i fondi disponibili come sufficienti anche per la costruzione della linea del Monte-Cenere.

V. *Costruzione della linea.*

L'*organizzazione del servizio tecnico* non subì alcuna modificazione durante l'esercizio di cui ci occupiamo.

Nello *stato del personale tecnico* non si ebbe che qualche cambiamento senza importanza, nel senso che, da un lato l'avanzamento dei lavori richiese la nomina di 9 impiegati nuovi nel personale sorvegliante, e dall'altro lato si dovette rioccupare alcuni posti rimasti vacanti per dimissione volontaria dei titolari.

Alla fine dell'anno, il personale in servizio sulla linea principale Immensee-Pino e sul tronco Giubiasco-Lugano si componeva di: 104 ingegneri, 10 geometri, 13 disegnatori, 29 impiegati amministrativi e commessi scrivani, 39 sorveglianti, 28 aiuti-misuratori, 11 fattorini, in tutto 225 tra funzionarii ed impiegati.

Gli *studii* e *progetti* furono terminati in modo generale. Non abbiamo, a tale proposito da notare che una sola modificazione divenuta necessaria al passaggio del Grünbach nelle vicinanze di Fluelen. Il 18 agosto sopravvenne una piena di questo torrente, che produsse una frana della sponda del lago, ed asportò, per una lunghezza di 30 m., la base del corpo della strada in costruzione. In seguito a ciò, la linea dovette essere trasportata, per uno spazio di 680 m., più all'interno delle terre, ed il ponte destinato ad oltrepassare il Grünbach venire sostituito da una galleria.

Nel corso dell'anno, le *norme* per le case cantoniere furono modificate nel senso, che ai due tipi già esistenti ne fu aggiunto un terzo. I caselli semplici delle linee di montagna consistono ora in un edificio più grande, con un piano che può servire di abitazione. Si stabilirono inoltre i tipi degli accessorii della via di tutta la parte del materiale ruotabile ancora da acquistare. —

Ora parleremo della *esecuzione dei lavori*, e cominceremo dalle *espropriazioni*.

La presentazione di 12 piani seguì secondo il modo ordinario.

La Commissione federale di stima per la ferrovia del Gottardo, durante l'esercizio 1880, ha fatto nel Cantone di Svitto una campagna; quella per Uri due, e quella per le linee di Pino e del Cenere una. Le Commissioni d'inchiesta del Tribunale federale tennero due campagne nel Cantone di Uri, una nella Leventina, ed una sulle linee di Pino e del Cenere.

In forza di 741 contratti d'acquisto, di 187 sentenze di 206 proposte esecutorie delle Commissioni federali di stima, nale federale accettate dalle Commissioni d'inchiesta del Tribunale federale, furono acquistati durante l'esercizio, per la linea Immensee-Pino 2,253,421.40 metri quadrati di terreni d'ogni specie, cioè: 448,868.5 m. q. nel Cantone di Svitto, 233,335 m. q. nel Cantone d'Uri, e 1,571,217.90 m. q. in quello del Ticino; il tutto per una somma di fr. 1,628,295.09. In questo totale sono compresi gl'indennizzi per danni d'ogni sorte, per fabbricati, demolizioni di fabbricati ed abbattimento d'alberi, ecc.; ne fu detratto, per lo contrario, il prodotto della rivendita di fabbricati ecc. acquistati sulla nuova linea.

Sulla linea del Monte-Cenere, in base a 444 contratti e 9 sentenze divenute esecutorie della Commissione di stima federale, si spesero fr. 361,873.25, per 426,789 m. q. di terreni, compresi gl'indennizzi pagati per danni ed abbattimento d'alberi, e dedotto il prodotto della rivendita delle porzioni divenute inutili.

Le *aggiudicazioni di lavori e di forniture* fatte durante l'esercizio concernono i fabbricati, gli accessorii della strada, ed il materiale rotabile, almeno per la parte non ancora acquistata di quest'ultimo.

Il *risultato dell'avanzamento* dei lavori sulle linee Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca, Cadenazzo-Dirinella (Pino) e Giubiasco-Lugano fu appieno soddisfacente, e si può certo calcolare sull'apertura dell'esercizio al 1° luglio 1882. —

Passando ora alla descrizione dei lavori del *tunnel del Gottardo*, comincieremo dall'imbocco nord.

Durante l'esercizio 1880, non avvenne nelle installazioni di Göschenen alcuna modificazione di costruzione. I compressori a colonna d'acqua furono un po' modificati in occasione di riparazione, e posti di nuovo in istato d'esercizio: essi però non furono più rimessi in movimento.

La lunghezza del conduttore d'aria (compreso l'attacco, ma non il conduttore per le locomotive) ascendeva alla fine di dicembre, a 7070 m., di cui 5180 avevano un diametro di m. 0.20.

La pressione media dell'aria compressa, per la perforazione e ventilazione del tunnel, fu di 6.5 atmosfere all'entrata del tunnel, e di 1.9 atmosfere soltanto alla fronte d'attacco della galleria di direzione, durante i mesi di gennaio e febbraio; la pressione dell'aria per l'alimentazione delle locomotive fu invece di 11.5 atmosfere.

La quantità d'aria spinta dai compressori in 24 ore variò da 61,388 m. c. in ottobre a 111,325 m. c. in marzo, e fu in media di 90,733 m. c. L'effetto utile dei compressori fu quindi del 60 0[0], calcolo ancora troppo elevato, se si tien conto del consumo inevitabile derivante da un servizio non interrotto.

Al 31 dicembre 1880, il numero delle perforatrici era di 134, cioè:

71 perforatrici sistema Ferroux (nuovo modello),
14 » » » (vecchio modello),
1 » » » (mossa a mano),
16 » » Dubois-François,
8 » » Turrettini,
8 » » Mac Kean (N. 3),
8 » » » (calibro medio),
3 » » » (piccolo calibro),
2 » » Sommeiller,
1 » » » (piccolo calibro),
2 » » Burleigh;

delle quali non furono impiegate che 40 macchine Ferroux (nuovo modello), le altre erano depositate in magazzino.

I lavori di escavo eseguiti nel 1880 e regolati sulle sezioni del diagramma si suddividono nelle cubature seguenti:

Galleria d'avanzamento . .	211.7 m.	× 7.7 m. q.	=	1,630.000 m. c.
Allarg. in calotta	8477 »	× 9.5 »	=	8,053,150 »
Cunetta dello strozzo . . .	1624.4 »	× 9.5 »	=	15.431,800 »
Strozzo . . .	1123.2 »	× 18.4 »	=	20,616,880 »
			Totale	45,781,920 m. c.

Dividendo questa cubatura totale per 45.1 (superficie del profilo di escavo del tunnel), si ottiene un avanzamento annuale di 1015 m. per l'escavo relativo al profilo interno, non compreso l'escavo necessario pel rivestimento. Il massimo avanzamento è stato ottenuto nel mese di dicembre, in cui si eseguirono 102 m.; ed il minimo in marzo, in cui si eseguirono 56 m. L'avanzamento totale e ... fu dunque più debole del 1879, mentre, com'è noto, il ... avrebbe, in conformità alla Convenzione, dovuto esser compiuto per il 1° ottobre scorso.

La galleria d'avanzamento fu traforata da un capo all'altro il 29 febbraio 1880; per questa parte del tunnel il termine convenzionale non fu dunque oltrepassato che di soli due mesi. Al punto di riscontro, la direzione delle due gallerie differiva di m. 0.33, mentre la differenza in altezza non era che di m. 0.05. La correzione della differenza di direzione si fece sui due lati del punto di riscontro nei limiti dell'allargamento in calotta, che segue la galleria d'avanzamento. La roccia traversata da quest'ultima nei due mesi di gennaio e febbraio si componeva di gneiss micaceo di colore brunastro, il quale, nella galleria stessa, non richiese armatura in legno, ma dovette essere rivestito nell'allargamento in calotta. L'intero percorso è rimasto perfettamente asciutto: una sorgente incontrata al profilo 7737 si seccò il giorno appresso.

Come risulta dal prospetto relativo alla perforazione meccanica, la pressione media dell'aria alla fronte d'attacco, durante i suddetti due mesi, fu di 1.8 e 1.9 atmosfere; essa è pure discesa ad 1.3 e ad 1.5. Se si tien conto della debolezza della pressione, si può ancora considerare come assai soddisfacente l'avanzamento di 98 m. e di 113.7 ottenuto nella galleria.

Il compimento dell'allargamento in calotta (ad eccezione della cattiva parte 7484 a 7525, lunga 41 m.) è stato ritardato sino a settembre; il termine convenzionale fu dunque oltrepassato di 4 mesi. L'avanzamento massimo cadde in aprile a 180.1 m., ed il minimo in agosto a 54.7 m.; i 7.5 m. che restavano pel mese di settembre consistevano in escavi suppletorii, che furono eseguiti in diversi punti. La calotta allungata dovette, per la massima parte del tempo, essere solidamente armata in legno, affine di evitare la caduta di blocchi staccati, dacchè la natura della roccia era, in generale, fragile. Per tale ragione, su molti punti la perforazione meccanica dovette far luogo a quella a mano.

La vòlta è terminata, fuorchè nelle due cattive parti e nei vuoti fra 4955 e 6268 m., dov'era stato precedentemente ammesso che 484 m. resterebbero senza muratura, ed ove l'Impresa lasciò, inoltre 240 m. senza rivestimento, perchè i colpi di mina della cunetta dello strozzo, in una roccia durissima, danneggiavano fortemente la vòlta.

Il rivestimento dei piedritti non potè essere spinto che assai debolmente, in seguito al ritardo considerevole nei lavori di escavo del piano inferiore: il che spiega il debole progresso di 654 m. per il piedritto est e di m. 449.5 per il piedritto ovest.

La cunetta dello strozzo avanzò di 1624.4 m., dei quali 462.8 durante il primo semestre e 1161.6 durante il secondo. Non è che dopo l'incontro delle due gallerie di direzione che i progressi divennero soddisfacenti nell'escavo della calotta, e soprattutto nel rivestimento della vòlta, che segue da presso quest'ultima. La composizione dell'aria essendo divenuta più propizia alla respirazione, gli effetti della perforazione a mano si accrebbero specialmente al piano superiore; inoltre si poteva disporre dell'aria, che serviva per lo innanzi alla perforazione ed alla ventilazione della galleria di direzione, e la s'impiegò dapprima a rinforzare la perforazione meccanica in calotta. Soltanto dopo il compimento di questa, si potè applicare la perforazione meccanica in una grande scala nella cunetta dello strozzo, e ciò nel suo piano inferiore.

In seguito a questo modo di escavo in due piani della metà inferiore del tunnel, introdotto alla fine di giugno, l'estrazione dei rottami si effettuò più economicamente che coll'antico sistema d'un solo piano nella cunetta dello strozzo; per lo contrario, le diverse categorie di lavori presero uno sviluppo molto più lungo, che si estendeva,

alla fine dell'anno, per tre chilometri. L'esecuzione del rivestimento dei piedritti soprattutto è stata troppo negletta, in guisa che, alla fine del 1880, restavano ancora da eseguire in tutto il tunnel 4625.3 metri correnti di piedritti da ciascun lato.

Il progresso realizzato nello strozzo ascese a m. 1123 2; esso è dunque inferiore ancora a quello dell'anno precedente. Da marzo ad ottobre, i lavori restarono [illegible] mente in ritardo, poichè durante questi 7 [illegible], non si avanzò che di 406.7 m. La causa di [illegible] ritardo dev'esser cercata nel modo di lavoro [illegible]critto più sopra della parte inferiore del tunnel [illegible]fatti, mentre da un lato si escavava il piano [illegible]ore della cunetta, il binario doveva rimanere [illegible]uto all'altezza della soglia della galleria di avanzamento; e solo dopo averlo posato sopra un certo percorso nella cunetta, fu possibile di spiingere vieppiù i lavori di escavo dello strozzo. Quest'ultimo è in istretta connessione coll'avanzamento della cunetta, ed il ritardo nei lavori dello strozzo e dei piedritti avviene visibilmente nelle parti in cui, per non avere a stabilire troppe rampe, non si sposta il binario che sopra assai lunghi percorsi.

I mezzi di estrazione sono rimasti nel 1880 precisamente gli stessi che nel 1879, cioè: trasporto con locomotive per lo scarico sino alla parte cattiva verso 2800, trasporto a cavalli traverso quest'ultima sino a 3000, e di là trasporto con locomotive, in quanto si trovasse un binario continuo al piano superiore della cunetta dello strozzo. In totale, erano in servizio 3 locomotive ad aria ed una a vapore. Il trasporto a cavalli fu reso difficile negli ultimi mesi che precedettero l'incontro delle due gallerie, per il fatto che parecchi di quegli animali soccombettero al calore che regnava nel mezzo del tunnel. D'altra parte, il trasporto è stato attraversato dalle frequenti avarie avvenute nelle locomotive. Nondimeno lo sgombero si potè effettuare con facilità, senza essere costretti a fare dei depositi nel tunnel. Lo sgombero totale dentro e fuori dei limiti del diagramma si accrebbe continuamente e senza interruzione da 5905 a 6845 m. c. nei mesi da gennaio a dicembre; mentre il numero dei vagoni che uscivano ogni mese dal tunnel variò notevolmente, cioè da 5748 a 9031 vagoni. Il numero giornaliero dei treni ammontò a 12 almeno. La cifra dei vagoni raggiunse il massimo in dicembre, in corrispondenza alla maggior cubatura dei rottami, e si elevò giornalmente a 291 in media, ed in certi giorni raggiunse pure i 372. Il numero medio dei vagoni trasportati giornalmente fu nel 1° semestre 1880 di 233, e nel secondo di 220.

La ricostruzione della muratura distrutta da 2766 a 2838.5, progredì senza interruzione, nè difficoltà notevoli, in modo che alla fine dell'anno restava ancora da rivestire il tronco da 2797 a 2810.5. Siccome non si può escavare e murare che un anello dopo l'altro, così codesti lavori di ricostruzione non saranno compiuti che durante il prossimo giugno. Malgrado le dimensioni affatto inusitate del profilo di escavo di 14 m. d'apertura, non si vedevano in alcuna parte traccie di pressione di qualche importanza; il che prova in modo inconfutabile che la roccia non esercita spinta, quando sia attaccata convenientemente. La distruzione del primo rivestimento e del rivestimento di ricostruvione cominciato dall'Impresa dev'essere soltanto attribuita al modo difettoso adottato in certi lavori.

Il vuoto escavato nella parte nord del tunnel era calcolato alla fine dell'anno:

nella galleria di avanzamento, . . .	metri cubi	320
nelle altre parti in escavo	» »	95,410
nel tunnel compiuto	» »	220,990
	in totale metri cubi	316,750,

mentre che durante il mese di dicembre la quantità d'aria (non compresa quella per le locomotive) aspirata in media giornaliera era di 72,027 m. c., ossia il 21 p. 0[0 del vuoto escavato.

Il numero delle lampade accese contemporaneamente nel mese di dicembre fu in media di 364, che bruciarono 256 chilog. d'olio. — S'impiegarono 164 chilog. di dinamite al giorno — La cifra media degli operaj impiegati giornalmente ascese a 1141: 38 operaj e 13 animali da tiro lavoravano simultaneamente nel tunnel. (*Continua*)

Informazioni Particolari

DEL MONITORE

Veniamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha comunicato in questi giorni al Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia lo stanziamento della spesa di sette milioni di lire, in aggiunta ai crediti già ammessi per nuovi lavori e provviste di materiale mobile. La Direzione dell'esercizio ha quindi impartite tutte quelle disposizioni che erano del caso, affinchè i dipendenti Servizii avessero a prendere con la massima sollecitudine gli opportuni accordi onde per tutti i lavori, che ancora rimangono a farsi coi crediti provenienti da vecchi bilanci e da quelli del corrente anno, le siano senza indugio trasmessi i progetti di esecuzione.

Sappiamo che la Direzione ha altresì fatto ufficii per ottenere l'autorizzazione di dar corso a tutti i lavori che le verranno proposti, anche prima delle solite revisioni da parte del Ministero e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La stagione è ormai tanto inoltrata da far dubitare se si potrà intraprendere l'esecuzione dei più importanti lavori previsti, in modo da servire ancora, almeno in parte, fra due mesi, alle esigenze del massimo dei trasporti che coincide coll'epoca dei raccolti autunnali. Tuttavia il personale dell'Amministrazione non mancherà di adoperarsi colla maggior solerzia, affinchè i miglioramenti, ai quali sono destinati i nuovi crediti, siano subito studiati ed attuati in quella misura che sarà compatibile colla brevità del tempo concesso alla loro esecuzione.

In aggiunta a quanto già riferimmo nel nostro numero precedente circa le provviste di nuovo materiale mobile per uso delle ferrovie dell'Alta Italia, sappiamo che quell'Amministrazione ha già presentato al Ministero dei lavori pubblici il preventivo delle provviste di materiale mobile da farsi in conto capitale negli anni 1881 e 1882, in relazione ai nuovi fondi, che per tali provviste furono messi a disposizione colla legge di modificazione degli stanziamenti, di cui all'articolo 25 dell'altra legge 29 luglio 1879.

Coi nuovi fondi assegnati all'esercizio 1881, si avrebbe disponibile una somma di L. 3,500,000, colla quale l'Amministrazione intenderebbe di provvedere: n. 18 locomotive, n. 50 carrozze e n. 366 carri da merci. E siccome la provvista delle locomotive sarebbe la più urgente, così la detta Amministrazione ferroviaria ha tutto disposto, affinchè, salva l'approvazione governativa, si proceda al più presto all'apertura della gara per le 18 locomotive, le quali dovrebbero essere dei seguenti tipi:

N. 7 a quattro ruote accoppiate con carrello mobile:

N. 7 a sei ruote accoppiate da merci;

N. 4 ad otto ruote accoppiate.

Per l'esercizio 1882 si avrebbe disponibile per l'acquisto di materiale mobile la somma di L. 4,500,000; e colla medesima si farebbe fronte alle seguenti provviste: n. 22 locomotive, n. 58 carrozze, e n. 478 carri da merci.

Presso la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano trovasi riunita sino dal 15 corr. mese la Sotto-Commissione delle tre grandi Amministrazioni delle Strade ferrate italiane, incaricata dello studio del nuovo regolamento generale sui trasporti ferroviarii.

In questa prima riunione vennero concretate le condizioni generali dei trasporti e le norme pel servizio dei viaggiatori.

Come abbiamo pei primi annunciato, a datare dal 1°. agosto p. v. sarà istituito, in via di esperimento, un nuovo servizio notturno con treni diretti da Milano a Venezia e viceversa. Questi treni diretti saranno in coincidenza: a Milano coi treni accelerati N. 83, ore 6.50 pom. e 74, ore 6.50 ant. da e per Torino, e coi treni diretti N. 18, ore 6.25 pom., e 15, ore 7.40 ant., da e per Genova: a Mestre coi treni diretti N. 29, ore 11.23 pom., e 30, ore 4.58 ant.. da e per Udine, Pontebba e Vienna, di modo che Torino, Genova e Milano saranno poste in coincidenza diretta con Vienna per la via più breve di Pontebba.

Al treno diretto N. 9, in partenza da Milano alle ore 11.28 pom., sarà aggiunta una vettura di 3ª. classe pei viaggiatori giunti a Milano coi treni coincidenti, qualora siano muniti di biglietti della classe suddetta per le Stazioni nelle quali il treno diretto N. 9 fa fermata.

Detto treno diretto prenderà inoltre i viaggiatori di 3ª. classe muniti di biglietto da Milano a Brescia ed oltre, da Treviglio a Verona ed oltre, da Brescia a Vicenza ed oltre, e da Verona a Venezia.

Al treno diretto N. 10, in partenza da Venezia alle ore 11.25 pom., sarà pure aggiunta una vettura di 3ª. classe, nella quale potranno prender posto i viaggiatori muniti di biglietto da Venezia a Verona ed oltre, da Padova a Verona ed oltre, da Vicenza a Brescia ed oltre, e da Verona a Milano ed oltre.

Alla partenza da Brescia ed in tutte le Stazioni comprese fra Brescia e Milano, i viaggiatori di 3ª. classe potranno servirsi del treno diretto N. 10, purchè siano diretti a Milano od oltre.

Tutti i viaggiatori di 3ª. classe, che saranno ammessi come sovra nei treni N. 9 e 10, dovranno essere muniti di biglietti a tariffa intiera e pagare inoltre la sovratassa del 10 per cento stabilita pei treni diretti.

Non potranno quindi prender posto nei detti treni N. 9 e 10 i viaggiatori di 3ª. classe provvisti di biglietti a prezzi ridotti, cioè: di andata e ritorno, per viaggi circolari, d'abbonamento, militari, ecc.

Coll'attuazione dei treni diretti N. 9 e 10 verrà intieramente a cessare la facoltà ammessa, secondo l'Orario generale, di seguire cioè pel viaggio da Torino, Alessandria, Genova e Milano a Verona ed oltre o viceversa, la via di Piacenza-Modena col biglietto allo stesso prezzo che per la via diretta di Milano-Brescia: come pure quella di valersi pel viaggio fra Torino e Milano dei treni n. 5 e 7.

Collo stesso giorno 1° agosto p. v. sulla linea Alessandria-Torino il treno diretto N. 8 seguirà il seguente orario: Alessandria partenza 9 pom., Felizzano part. 9.20, Asti part. 9.47, Torino arrivo 10.55 pom.

Ci scrivono da Firenze che quali rappresentanti dell'Amministrazione delle strade ferrate Romane alle conferenze proposte dal Governo svizzero per esaminare il progetto di regolamento sull'unità tecnica delle ferrovie, furono delegati i signori: cav. Saverio Agazzi, ingegnere-capo del servizio del Materiale e della trazione, ed il cav. Ermanno Orefici, ingegnere-capo dell'Ufficio centrale del Servizio del Mantenimento e sorveglianza.

Sappiamo che l'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della linea Viterbo-Attigliano, ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di allacciamento della nuova linea alla Orte-Chiusi, nel quale è pure compreso il ponte sul Tevere. Questo progetto, già una volta presentato alla superiore approvazione, ha dovuto essere modificato in seguito al voto emesso sul medesimo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Con le modificazioni introdotte nel progetto, il costo dei lavori preventivati per la costruzione del tronco risulta di L. 1,464,000, delle quali pei lavori da appaltare L. 1,433,000.

L'Ingegnere-Capo del Genio civile di Ravenna ha riformato, in base all'apposito parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Massalombarda a Lugo, della linea di diramazione da Lavezzola a Lugo.

A causa delle modificazioni introdotte nel progetto, l'importo dei lavori di costruzione del tronco predetto viene ad essere rettificato nel seguente modo:

Importo dei lavori da appaltare . . .	L. 218,150
Lavori imprevisti e sorveglianza . . .	» 15,000
Espropriazioni	» 48,500
Totale	L. 281,650

Ci scrivono da Caltanisetta che quella Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie ha completato e trasmesso all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti di massima pel confronto di tracciati e tipi economici della linea Siracusa-Licata, pella tratta compresa fra Noto e Licata.

Abbiamo da Firenze che il R. Commissario tecnico per l'esercizio delle strade ferrate Romane ha completato l'esame del progetto di tariffa e delle condizioni pel servizio pubblico dei trasporti a grande e piccola velocità, che si vorrebbero attuare sulla ferrovia privata Murlo-Monteantico, per fare sulla medesima l'esercizio pubblico.

Sappiamo che parecchie sono le osservazioni che il predetto R. Commissario ha trovato conveniente di fare al regolamento ed alla tariffa in discorso: e che esso ha espresso il parere, la detta ferrovia non trovarsi attualmente in condizione da permettere un regolare e sicuro servizio pubblico.

Ci scrivono pure da Firenze che la Direzione generale delle strade ferrate Meridionali, alla quale fu dal Ministero comunicato un reclamo dei Comuni di Petrella del Salto, Framignano e Pescorocchiano affinchè fosse cambiata la località stabilita per l'im-

pianto della Stazione di Rocca di Corno (linea Aquila-Rieti), ha dichiarato che, per considerazioni tecniche ed economiche, non è possibile di stabilire la Stazione in discorso in una località diversa da quella fissata. Tuttavia, per secondare in qualche modo l'istanza di quei Comuni, la Direzione suddetta ha proposto alla superiorità l'impianto di una semplice fermata nel sito dai Comuni medesimi desiderato.

L'Amministrazione della Ferrovie dell'Alta Italia ha concesso la riduzione del 30 p. 0|0 sui prezzi dei biglietti ordinarii su quelle ferrovie a favore degl'invitati al Congresso internazionale medico di Londra, all'8° Congresso dei Comizii Liguri a Porto Maurizio, ed al 7° Congresso bacologico a Siena.

Anche in occasione del 3.o Congresso geografico e relativa Esposizione in Venezia verranno accordate le consuete facilitazioni di viaggio ai congressisti ed agli espositori, e speciali riduzioni a favore del pubblico.

Il giorno 6 agosto p. v. verrà effettuato da Vienna a Venezia un treno speciale di piacere a prezzi ridotti.

Ai viaggiatori che desiderassero recarsi a Milano per visitarvi l'Esposizione, verranno a Venezia rilasciati speciali biglietti di andata e ritorno con *riduzione di prezzo.*

Un altro treno speciale da Parigi per Milano si effettuerà verso la fine del prossimo agosto.

A partire dal 16 corr., vennero modificate le quote austro-germaniche delle tariffe di ottobre 1880 di quel servizio cumulativo, in quanto ai trasporti a G. e P. V. da e per le Ferrovie Bavaresi, Sassoni e della Turingia.

Il relativo supplemento provvisorio alle predette tariffe contiene i nuovi prezzi di cui trattasi, e quelli di una tariffa speciale per le vetrerie: esso è vendibile presso le principali Stazioni a cent. 50 la copia.

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, sulla proposta della Direzione dell'esercizio, ha approvato definitivamente il nuovo Regolamento per la liquidazione dei premii al personale delle locomotive. Esso verrà pubblicato tra qualche giorno, e potrà aver vigore col 1.o settembre p. v.

Sappiamo pure che, vista l'urgenza, è stata già presentata la pianta ampliata di tutto il personale viaggiante delle Ferrovie dell'Alta Italia, allo scopo di regolarizzare la posizione dei nuovi assunti e di quelli che già disimpegnano mansioni superiori al loro grado.

Sappiamo che fra l'Amministrazione ferroviaria suddetta e quella delle Poste vennero conclusi gli opportuni accordi affinchè il servizio, a mezzo di queste ultime, dei piccoli pacchi, possa aver principio al 1° ottobre p. v., com'è stabilito dalla legge relativa.

Veniamo informati che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde si è dichiarata disposta ad assentire alla domanda fattale dal Ministero dei lavori pubblici, di concedere, cioè, il ribasso del 50 p. 0|0 sui prezzi ordinarii di tariffa a favore degli impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato pei viaggi sulle ferrovie della Compagnia stessa.

Per far ragione ad istanze di varie Camere di commercio, l'Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia sta facendo nuovi studii per riconoscere se si possano favorire, con facilitazioni di tariffa, i concimi di minimo valore e le merci povere in generale.

La predetta Amministrazione procede pure allo studio occorrente per la compilazione di un progetto di fermata tra le Stazioni di Ceva e di Niella, lungo la ferrovia Savona-Torino.

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879:

21 *luglio* — Fatali per l'appalto della linea da Bra a Carmagnola — Non venne presentata alcuna offerta, e perciò l'appalto venne definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio sig. Leonardo Caslis per la somma di L. 415,312.80, ossia col ribasso del 12.01 p. 0|0 su quella di appalto.

21 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Seregno al torrente Lambro, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno — Deliberato provvisoriamente al sig. Mina Francesco per L. 130,106.76, ossia col ribasso del 30.40 p. 0|0 sulla somma di appalto. La scadenza dei fatali è fissata al 13 del prossimo agosto.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 18 al 23 luglio 1881, in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto per rivestimento di un tratto della galleria Fia, lungo la ferrovia Savona-Bra;

Un progetto di deviazione di un tratto della strada littoranea Messina-Palermo, tra il fiume Nocito ed il torrente Muto, per la costruzione del tronco Saponara-San Filippo della ferrovia Messina-Termini;

Un progetto per prolungamento della ferrovia Roma-Frascati, dall'attuale Stazione di Frascati a quella città;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore lungo la linea Torino-Orbassano-Piossasco, in provincia di Torino;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore lungo la strada nuova di Capodichino, presso Napoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — Negli scorsi giorni si tennero in Roma le annunciate conferenze coi rappresentanti della Südbahn per definire le pendenze rimaste sospese in seguito al riscatto della rete ferroviaria dell'Alta Italia. I rappresentanti austriaci erano: sig. barone De Hopfen, presidente del Consiglio d'amministrazione della

detta Società; sig. Luigi Cavallier, direttore dei servizii finanziarii presso la Società medesima; e sig. de Kunwald, antico funzionario della stessa. Assistevano alle conferenze, oltre i ministri Baccarini e Magliani, il comm. Valsecchi, direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero, l'ispettore comm. Vitali, e l'avvocato generale Mantellini.

Nelle dette conferenze si definirono cinquanta questioni tecniche e finanziarie. La Società chiedeva 16 milioni; il Governo contrapponeva i suoi crediti per imposte. La liquidazione definitiva, in via di transazione, fissa il pagamento da parte dell'Italia a sei milioni e mezzo di lire in oro.

Il *Diritto* di ieri scrive che la Direzione generale del Tesoro ha provveduto a che il pagamento dei detti 6 milioni e mezzo in oro abbia luogo nella prima quindicina di agosto prossimo.

Trasporto di materie infiammabili ed esplodenti. — Coll'approvazione ministeriale, ed in seguito agli accordi presi di comune intelligenza fra le Strade ferrate Alta Italia, Meridionali e Romane, a cominciare dal giorno 1° agosto p. v. entrerà in vigore un nuovo Regolamento-Tariffe pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti, valevole per tutte e tre le dette Amministrazioni ferroviarie, e che trovasi a stampa nelle Stazioni per norma del pubblico.

Stazione succursale di Torino. — Come abbiamo già annunciato, la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia previene il pubblico che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, col giorno 1° agosto p. v., verrà riaperta al pubblico servizio la Stazione succursale di Torino, limitatamente per ora al solo trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani.

A cominciare pertanto dalla stessa data, la detta Stazione sarà abilitata alla distribuzione dei biglietti ordinarii e speciali per tutte le Stazioni della rete, e di quelli di andata e ritorno per le Stazioni nominate nel quadro qui appresso, nonchè alla registrazione delle disposizioni di bagagli e cani in servizio interno.

Con altro Avviso verranno notificati i treni che faranno fermata nella Stazione succursale di Torino, coll'indicazione delle ore di partenza e di arrivo.

Prezzi dei biglietti di andata e ritorno dalla Stazione di Torino (Succursale) alle sottoindicate Stazioni e viceversa.

DA	A	PREZZI DEI BIGLIETTI 1ª classe	2ª classe	3ª classe
Torino Succursale	Settimo	1.75	1.20	0.90
»	Brandizzo	2.95	2.05	1.50
»	Chivasso	3.75	2.65	1.90
»	Livorno	6.85	4.80	3.45
»	Santhià	8.30	5.85	4.15
»	Vercelli	11.30	7.95	5.70
»	Novara	14.80	10.40	7.45
»	Ivrea	9.00	6.40	4.60
»	Biella	14.05	10.20	7.05

Avvertenza. — I biglietti di cui sopra vengono distribuiti ai patti, alle condizioni e sotto l'osservanza degli obblighi contenuti nell'Avviso in data 20 settembre 1878.

Ferrovie nella provincia di Torino. — Nell'ultima seduta, la Deputazione provinciale di Torino, trattando del progetto di bilancio per l'anno 1882, si occupò delle spese straordinarie portate dalle ultime leggi ferroviarie.

Queste spese, secondo il preventivo, nel 1882 ammonteranno presso a poco alla somma di L. 500,000, e complessivamente a L. 2,800,000.

Ora, perchè i centesimi addizionali non abbiano ad aumentare sopra le L. 0,34,330, si proporrà al Consiglio provinciale la contrattazione di un prestito di L. 500,000, ammortizzabile in trent'anni. Questo prestito sarà applicato al 1882, e riscosso presso l'Istituto bancario, che vorrà farlo, di mano in mano che sarà necessario versare le quote dovute dalla Provincia alla Cassa per le costruzioni ferroviarie.

Ferrovie Romane. — Il 23 corr., la Corte d'appello di Firenze ha pronunciato la sentenza nella nota causa fra i varii azionisti delle Ferrovie Romane.

Eccone le parti principali del dispositivo:

La sentenza della Corte di Firenze tiene ferma l'impugnata sentenza del Tribunale di Firenze, del 28 dicembre 1880, in quelle parti con le quali:

« *a*) rigettò tutte le eccezioni pregiudiziali e di rito proposte in causa;

« *b*) dichiarò che le Azioni trentennarie privilegiate hanno diritto di ottenere pagamento, con preferenza alle Azioni comuni, sulla massa della rendita consolidata che verrà dal Governo consegnata, degli annui interessi di L. 30 per ogni Azione, scaduti e non soluti dal 1° ottobre 1866 al 31 dicembre 1873.

« E riparando in ogni altra parte la sentenza medesima, in primo luogo dice doversi rigettare le ulteriori istanze avanzate dai portatori di Azioni privilegiate trentennarie, e dirette a conseguire pagamento, con privilegio sul prezzo del riscatto, e in preferenza alle Azioni comuni dell'intiero capitale corrispondente al valore nominale di ciascuna Azione, e più degli interessi in ragione di L. 30 per Azione dal 1° gennaio 1874 in appresso.

« In secondo luogo, dichiara competere ai portatori delle Azioni privilegiate senesi, il diritto di ottenere con preferenza su tutte le altre Azioni comuni e con speciale privilegio di fronte alle medesime sulla massa della rendita consolidata..... il pagamento degli interessi annui in ragione di L. 25 per ciascuna Azione, scaduti e non soluti dal 1° ottobre 1866 al 31 dicembre 1873 ».

Ferrovia Palermo-Corleone. — Al Sindaco di Palermo è stata presentata una offerta dalla Società inglese *Imperial Corporation Water Works Company of London*, la quale si obbliga a costruire la linea ferroviaria a scartamento ridotto Ficarazzelli-Misilmeri-Corleone, giusta il progetto redatto dall'ingegnere Albanese, già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La Società assumerebbe, a tutto suo rischio e pericolo, l'esercizio della linea; inoltre si è dichiarata pronta ad assumere la costruzione della variante Misilmeri-Villafrati-Ficuzza, in sostituzione del tratto Misilmeri-Ficuzza, ed a depositare la relativa cauzione, appena verrà accettata la sua domanda di concessione; come pure prontamente eseguirebbe a sue spese, per facilitare il cómpito al Consorzio, gli studii del tratto Palermo-Villabate, per riunire con una sede indipendente tutta la intera linea, non avendo il Consiglio superiore ammesso che il Consorzio avesse potuto giovarsi dell'attuale ferrovia Palermo-Ficarazzelli.

Dall'on. Turrisi è stata subito trasmessa alla Deputazione provinciale l'offerta della Società, che ne promette la costruzione in men di due anni. Essa dispone di forti mezzi, a quanto si afferma.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — Scrivono da Arezzo, 21, alla *Nazione*:

Vi dò in gran fretta una bella notizia: la Deputazione consorziale della strada ferrata Arezzo-Fossato, con sua deliberazione del 12 corr., accoglieva la proposta del signor barone Moser Dulfus, che si è assunto l'incarico della costruzione e dello esercizio della medesima. Il detto signor Dulfus, uno dei più cospicui banchieri di Londra, ha presentato molti vantaggi, e deposita, nell'atto della stipulazione del contratto, un milione in garanzia. — Non posso ridirvi con parole il giubilo di queste popolazioni, le quali veggono finalmente spuntare il giorno in cui questa ridente e feconda parte d'Italia, che un crudele destino separava dai vantaggi moderni, verrà restituita a vita novella. Oggi, perchè il fatto possa dirsi compiuto, non manca che la sanzione dell'Assemblea generale, e non è a dubitare che questa sia per mancare, inquantochè, prescindendo da ogni altra considerazione d'ordine pubblico, la persona del sig. Dulfus presenta le maggiori garanzie, non solo dal lato economico, ma eziandio dal lato dell'alta sua moralità.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Allo stesso giornale scrivono da Arezzo, 25:

Il Consiglio provinciale deliberò di approvare il concorso domandato all'Amministrazione provinciale dai Comuni di Bibbiena e di Poppi, promotori di un Consorzio per la costruzione ed esercizio di una ferrovia economica da Arezzo a Stia, nella somma di L. 15,490 annue per 50 anni, da pagarsi senza frutto, incominciando da un anno dopo l'apertura della linea al pubblico esercizio, ed a condizione che una tale quota di concorso non possa essere in verun modo superata; e che, qualora il Consorzio riesca a spendere meno delle L. 48,000 annue previste, ogni diminuzione di spesa debba profittare, per metà al concorso stanziato dall'Amministrazione provinciale.

Ferrovia Colle Salvetti. — Scrivono alla *Nazione* da Pisa, 20:

Credesi che in settimana potrà essere firmata la Convenzione fra la Provincia e lo Stato per il riscatto della ferrovia del Colle Salvetti.

Per questa operazione, l'Amministrazione provinciale viene ad incassare la egregia somma di due milioni e settecentomila lire, colla quale la Provincia potrà, o dimettere il passivo creato per la costruzione di quella ferrovia, o dar mano ad altre opere di utilità provinciale.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. del 10 agosto p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Parma, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra la Stazione di Parma e l'argine maestro sulla destra del fiume Po, della lunghezza di m. 19,476, in provincia di Parma, (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via) per la presunta somma di L. 1,220,513.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 16 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 111,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia sotterranea a Napoli. — La Giunta comunale di Napoli ha testè discusso i due progetti per la costruzione di un quartiere occidentale e per la concessione di una ferrovia nel sottosuolo della città. Dopo aver udita la relazione dell'assessore Campodisola, ha deliberato di prendere in considerazione entrambi questi progetti, e li ha rimandati all'esame del Consiglio tecnico.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 15 corr. il Consiglio federale deliberò di raccomandare ai Consigli legislativi l'accettazione della Convenzione del 1° marzo 1881 fra la Società ferroviaria del Giura bernese ed il Cantone di Berna circa l'assunzione dell'esercizio della linea Berna-Lucerna per parte della sunnominata Società; con riserva però che il Cantone di Berna, come proprietario di detta linea, rimane responsabile, secondo le esistenti concessioni circa l'esercizio, per gli obblighi legali e concessionali, a tenore dell'art. 28 della legge federale del 23 dicembre 1872.

Ferrovie francesi. — I signori M. G. Delahante e M. A. Donon, presidente della Società dei depositi e conti correnti di Parigi, fecero domanda al Ministero dell'interno per la concessione di una ferrovia diretta fra Marsiglia e Calais, passando per Parigi e Lione.

Pare che i Consigli generali di tutti i dipartimenti che la linea toccherà, si occuperanno di questo progetto nella loro prossima sessione.

— 200 chil. in ferrovia, con una sola fermata lungo il viaggio — tale è il progresso che seppe realizzare la Compagnia dell'Ovest nei suoi treni celeri da Parigi a Dieppe.

Negli anni scorsi, questi facevano sosta a Vernon. Dal 1° luglio corr., essi saltano questa Stazione, e non si fermano che a Rouen, dopo aver percorsi 140 chil. tutti di un fiato.

35 leghe a vapore continuo, sopra una linea traversata da un così gran numero di treni, è una vera prova di forza; specialmente se si considera che, mercè la regolarità del suo funzionamento, codesto servizio non intralcia in alcun modo il resto della circolazione.

È un miglioramento, che sarà molto apprezzato dal pubblico interessato.

Disastro ferroviario in Romania — Un dispaccio da Bucarest, 19, annunzia un disastro terribile sul tronco ferroviario Predeal-Sinaia (?).

Cinque vagoni di carbone si staccarono dal convoglio, e scesero con veemenza il pendio, dando di cozzo in un gruppo di 30 operaj, di cui 14 vennero gravemente feriti; ed alcuni di questi ultimi morirono.

Ferrovie elettriche in America — Agli Stati-Uniti, otto miglia di via ferrata furono costruite sul Canedeu ed Ambay Railway a New-Yersey per esperimentarvi la trazione elettrica. Due locomotive, che stannosi costruendo, saranno pronte a funzionare nei primi giorni del prossimo settembre. Se le esperienze daranno buoni risultati, si penserebbe di applicare il sistema elettrico alle ferrovie aeree.

Si calcola che la città di Nuova-York non avrebbe d'uopo di più di sei Stazioni elettriche per il servizio delle quattro ferrovie impiegate pel traffico della città.

Notizie Diverse

Traforo del Colle di Tenda. — Rettificando alcune inesattezze contenute in una corrispondenza da Cuneo, 21 corrente, alla *Gazz. del Pop.* di Torino, intorno al compimento della galleria del Colle di Tenda, l'ing. V. Ferrari, nell'interesse della verità, le scrive quanto segue:

Il contratto di quel traforo assegna per termine dei lavori di galleria la fine del mese di agosto del 1882. Però l'Impresa costruttrice G. Giovanetti e Comp. ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una proposta, per la quale, contro un compenso da stabilire, essa darebbe il libero passaggio pei pedoni e pei rotabili entro la galleria nel precedente mese di aprile. Naturalmente, essa porrebbe in eguali condizioni anche le rampe di accesso.

Il Ministero non ha ancora risposto; e se la risposta tarda ancora, si corre pericolo di rendere inattuabile la proposta, perchè non si potrà più entro questo anno lavorativo (vale a dire prima d'ottobre prossimo) preparare ed apprestare pei cantieri tutti i materiali necessarii per compire i lavori durante l'inverno e la primavera del 1882.

Quanto allo stato dei lavori, chi vuol saperne, può ricorrere al *Monitore delle Strade Ferrate* del 29 giugno, in cui è pubblicata apposita tabella, compilata dallo stesso ingegnere; dalla quale risulta che al 31 maggio p. p. il tratto impervio fra le due gallerie di *avanzata* era di m. 288.96; e siccome a un bel circa quelle gallerie progrediscono di m. 50 per ogni mese complessivamente, così si può ritenere che alla fine del corrente, il tratto impervio sarà ridotto a m. 190 circa; sicchè, a giusta ragione, la galleria d'asse potrebbe essere aperta nel novembre venturo.

È forse da ciò che è derivata la inesatta notizia sul compimento d'ogni lavoro per quel mese, alla quale accenna la corrispondenza da Cuneo.

Ricordo a Giuseppe Francesco Medail. — Per cura del Club Alpino, verrà posto in Bardonecchia, nel giorno 14 agosto p. v., un ricordo a Medail, che primo fra tutti mostrò di fatto la possibilità di eseguire il traforo del Cenisio.

È pubblicato il programma delle feste, che avranno luogo domenica e lunedì 14 e 15.

Il Presidente del Comitato, sig. F. Chiapusso, avverte che sono invitati a prender parte alle feste i soci del Club Alpino ed i sottoscrittori pel monumento Medail.

Le somme raccolte colla prima sottoscrizione essendo assorbite interamente dalla spesa del monumento, la Sezione di Susa ha aperto una nuova sottoscrizione per le spese della festa, e le adesioni si ricevono presso gli stessi raccoglitori della prima sottoscrizione.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 19 corr. annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, ha fatto le seguenti nomine nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro:

A commendatore: Biglia comm. Felice, ispettore del Genio civile; Bertina comm. Calisto, direttore generale delle Ferrovie Romane; e Massa comm. Mattia, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ad uffiziale: Borgnini comm. Secondo, direttore generale delle Ferrovie Meridionali; Blumenthal comm. Alessandro, presidente d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

A cavaliere: Ratti comm. Gaetano, vicedirettore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Condotta d'acqua potabile in Torino — Tra il Municipio di Torino e la Società inglese *City of Turin Water Works* si è stipulato definitivamente il contratto per la condotta in città d'acqua potabile dai laghi d'Avigliana: operazione resa necessaria, come si è già detto, per l'aumento rilevante della popolazione e per l'ampliarsi della città specialmente verso la Piazza d'Armi.

Allorchè vi saranno in Torino due Società per l'acqua potabile, e l'emulazione le stimulerà entrambe a far il meglio possibile, non accadrà più, speriamo, che per un numero di giorni soverchio, dal 28 corr. al 2 prossimo agosto, la città nostra rimanga priva dell'acqua, com'è ora annunciato; e forse si farà in modo che le riparazioni necessarie si eseguiscano in più breve tempo, esercitando una maggior sorveglianza.

Esposizione di Milano. — Su proposta del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, venne nominata per Decreto Reale una Commissione, che ha per ufficio di studiare l'Esposizione di Milano rispetto alle nostre produzioni agrarie, marittime, manifatturiere ed artistiche, e indicare i provvedimenti che torneranno utili al loro incremento. Ne fanno parte i signori:

Ajello comm. Luigi, presidente della Società promotrice dell'industria nazionale — Berti Ferdinando, deputato al Parlamento — Berruti comm. Giacinto, direttore del Museo industriale di Torino — Boccardo comm. prof. Gerolamo, senatore del Regno — Borghi Napoleone, industriale — Boselli comm. Paolo, deputato al Parlamento — Branca comm. Ascanio, id. — Bressi cav. Gedeone, industriale — Consonno Fortunato, id. — Damiani Abele, id. — Ellena comm. Vittorio, direttore generale delle dogane — Ferrara comm. prof Francesco, senatore del Regno, direttore della Scuola superiore di commercio di Venezia — Favale Casimiro, deputato al Parlamento — Fortunato Giustino, id. — Franzosini Carlo, id. — Luzzatti comm. prof. Luigi, id. — Martini Ferdinando, id. — Massarani comm. prof. Tullo, senatore del Regno — Mazzonis comm. Pietro, industriale — Merzario comm. prof. Giuseppe, deputato al Parlamento — Miani ing. Guglielmo, industriale — Morandini ing. comm. Giovanni — Pellegrini avv. Clemente, deputato al Parlamento — Romanelli comm. Alessandro, direttore dell'industria e del commercio — Rossi comm. Alessandro, senatore del Regno — Salmoiraghi ing. A., industriale — Sambuy conte comm. Ernesto, deputato al Parlamento — Tensi N., industriale, Torino.

A segretarii vennero nominati i signori cav. avv Antonio Monzilli e avv. Francesco Colacci.

Biglietti consorziali — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il seguente decreto del ministro Magliani in data 17 corr.:

Il Ministro del tesoro, veduta la legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª), che provvede per l'abolizione del corso forzoso:

Veduto il R. Decreto 16 giugno 1881, col quale fu approvato il regolamento per la esecuzione della legge succitata;

Veduto il decreto ministeriale 3 maggio 1881, che autorizzava il Consorzio degli Istituti di emissione alla fabbricazione, pel servizio di scorta, di biglietti consorziali di tutti i tagli, rendendo in pari tempo di pubblica ragione le serie ed i numeri in cui i biglietti stessi sarebbero stati, ripartitamente per ciascun taglio, classificati;

Ritenuto che il Consorzio predetto al 30 giugno decorso, epoca in cui con l'art. 1 della legge succitata veniva sciolto, non ha potuto provvedere per intero alla fabbricazione dei biglietti di scorta nella misura e nella quantità stabilite col decreto ministeriale di cui sopra è cenno;

Veduti i processi verbali della consegna degli Ufficii amministrativi e di Cassa, effettuatasi dai delegati del Consorzio al delegato del Tesoro, con l'intervento del delegato della Corte dei conti e del commissario centrale degli Istituti di emissione;

Sentita la Commissione permanente, e di accordo col Ministero di agricoltura, industria e commercio;

Determina:

Art. 1. I biglietti, che il Consorzio degli Istituti di emissione fu autorizzato con decreto ministeriale 3 maggio ultimo scorso ad emettere pel servizio di scorta e per l'uso e nei modi prescritti dall'articolo 9 e seguenti del regolamento approvato con R. Decreto del 28 febbraio 1875, n. 2357, vengono ridotti ai tagli da lire 2, 5, 10, 20, 250 e 1000, e limitati al numero, al valore ed alle serie qui appresso indicate:

Biglietti da lire 2, n. 100,000, pel valore complessivo di lire 200,000, formati in una sola serie, distinta col n. 791;

Biglietti da lire 5, n. 2.000,000, pel valore complessivo di lire 10,000,000, divisi in venti serie, cominciando dalla 781ª alla 800ª inclusive;

Biglietti da lire 10, n. 2,000,000, pel valore complessivo di lire 20,000,000 divisi in venti serie, cominciando dalla 411ª alla 430ª inclusive;

Biglietti da lire 20, n. 300,000, pel valore complessivo di lire 6,000,000, divisi in 30 serie, cominciando dalla 401ª alla 430ª inclusive;

Biglietti da lire 250, n. 20,000, pel valore complessivo di lire 5,000,000, divisi in due serie, distinte coi numeri 50 e 51;

Biglietti da lire 1000, n. 10,000, pel valore complessivo di lire 10,000,000, formati in una sola serie, distinta col num. 24.

Art. 2. Sono abrogate le disposizioni contenute nel decreto ministeriale del 3 maggio summenzionato, in quanto concernono la autorizzazione impartita al Consorzio per l'emissione dei biglietti di scorta dei tagli, numeri e serie seguenti:

Da lire	Numero	Serie				
0.50	2,000,000	40	A|z,	51	A|p,	52
1	4,000,000	40	N.	1081	a	1120
2	4,900,000	49	»	792	a	840
5	4,000,000	40	»	801	a	840
10	1,000,000	10	»	431	a	440
20	400,000	40	»	431	a	470
100	80,000	8	»	76	a	83
250	80,000	8	»	52	a	59
1000	10,000	1	»	25		

Servizio postale internazionale. — La *Gazzetta Ufficiale* del 20 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento (come fu già annunciato), con cui è data piena ed intera esecuzione alla Convenzione conchiusa a Parigi il 3 novembre 1880 pel servizio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore, e le cui ratifiche vennero ivi scambiate l'11 corr. mese.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corrente, in Morozzo (provincia di Cuneo) ed in Zogno (provincia di Bergamo,

è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale sottomarina. — I giornali di Berlino annunziano che, in base di una Convenzione firmata dalla Compagnia telegrafica tedesca di Berlino e dalla *German Union Telegrafic and Tonst Company*, un filo telegrafico sottomarino sarà posto tra la Germania e gli Stati Uniti per la via di Valencia (Irlanda). Il capitale, fissato in 165,000 lire sterline, sarà fornito per mezzo di una emissione di azioni di priorità, all'interesse del 5 1/2 per cento.

Il telegrafo in China. — Leggesi nel *Globe:*

Ognuno sa gli ostacoli che il Governo di Pechino oppone allo stabilimento delle ferrovie nella China, e la sorte della linea di Woon-Soung ha mostrato, colla pratica, che cotesta innovazione non gradiva al Governo dell'Impero Celeste.

Si può comprendere, almeno pel momento, questa antipatia dei Manciù per le ferrovie, benchè respingano per tal modo un agente, che contribuirebbe infinitamente ad aumentare il benessere del popolo chinese.

Checchè sia di ciò, le ragioni che impegnano il Governo di Pechino ad opporsi allo stabilimento delle ferrovie nella China, non si applicano al telegrafo, il quale, lungi dal facilitare, come la ferrovia, il movimento di un esercito di invasori, semplificherebbe grandemente le misure da prendersi per difendere il paese.

Fu perciò che i Chinesi risolvettero, dopo qualche esitazione, di adottare questa innovazione occidentale, e fanno adesso ogni sorta di progetti, intesi a stabilire dei telegrafi. La prima linea, che hanno l'intenzione di costruire, seguirà naturalmente il gran canale, che è la principale arteria della parte più opulenta e popolosa dello Impero. Delle rapide comunicazioni saranno perciò stabilite fra la Capitale e Sciangai. I Chinesi hanno così seriamente risoluto di realizzare i loro disegni, che stanno per stabilire una doppia linea in luogo di una semplice. È probabile che verrà etabilita tra poco una linea telegrafica fra Pechino e Canton e fra la Capitale ed altre grandi città di provincia.

Il telefono in California — Alla *Lumière électrique* di Parigi scrivono da San Francisco di California, che il telefono è ora adoperato regolarmente a Chicago per chiamare alla Corte di giustizia i legali, quando havvi un affare che li concerne. Allora viene accordata una sospensione di 10 minuti, allo scopo di dar tempo a ricevere il dispaccio e giungere all'udienza.

Un impiegato ed uno stromento sono specialmente destinati a questo servizio in tribunale, e gli associati a questo sistema di trasmissione pagano una somma fissa al mese e 10 centesimi per dispaccio.

Trasmissioni telefoniche senza isolamento dei conduttori — L'*Electricien* di Parigi, in uno dei suoi ultimi numeri, dà alcuni cenni intorno alle esperienze telefoniche intraprese con un vibratore acustico di Tyler, il quale, a mezzo d'una chiave Morse, funzionante da trasmettitore, può riprodurre all'altro capo della linea, ove trovasi un telefono, una serie di vibrazioni brevi e lunghe, corrispondenti ai segnali Morse, come al telegrafo armonico di Elisha Gray. Pare che in tali condizioni la trasmissione dei messaggi potrebbe essere effettuata senza l'isolamento della linea, e quando anche il filo toccasse terra od acqua. Inoltre potrebbesi interrompere la continuità nel filo, senza che le comunicazioni vengano arrestate, a patto però che i capi disgiunti siano in contatto con materie conduttrici. Questi effetti non hanno nulla di straordinario, quando si pensa alla grande sensibilità del telefono, ma se ne può evidentemente trarre partito per la telegrafia militare. Negli esperimenti fatti si è potuto tagliare il filo conduttore in un punto immerso nell'acqua d'un canale, e allontanare le sue estremità da 8 a 10 piedi l'una dall'altra, senza intercettare la corrispondenza.

Il disseccamento del Zuyderzée. — Pare, scrive il *Moniteur de la flotte*, che gli Olandesi facciano dei grandi preparativi per disseccare il Zuyderzée, vale a dire una superficie di 20,000 ettari di terreno. Gl'ingegneri impiegarono dieci anni a preparare, i piani dei lavori da farsi a tale scopo, lavori pei quali fu preventivata la spesa di 230 milioni di franchi.

La diga da costruire sarà lunga chilometri 41, e si estenderà dalla punta di Enknisen alla costa di Ovaryssel. L'altezza della diga sarà più alta 2 metri e 5 centimetri delle più alte maree. La diga sarà formata di sabbia e argilla, e la sua larghezza sarà, dovunque più che bastante per resistere al mare grosso.

I lavori per la costruzione di questa diga, si intraprenderanno in quattro località al tempo stesso, e dureranno da sette a dieci anni.

Oro ed argento negli Stati Uniti d'America. — I documenti pubblicati dall'*American Mint* ci apprendono che, nel corso degli ultimi sette anni, le miniere degli Stati Uniti produssero 1400 milioni d'oro e 1357 milioni di argento, vale a dire una media annua di 200 milioni d'oro e di 194 milioni di argento.

Circa il 95 e mezzo per 100 dell'argento fu mandato alle zecche per essere convertito in monete od in verghe.

Il direttore delle zecche dell'Unione americana, basandosi sulle informazioni e sui dati statistici che potè raccogliere, reputa che l'oro adoperato nelle arti industriali durante l'ultimo anno fiscale ammontasse a 27 milioni e mezzo di franchi, e l'argento a 2 milioni; e che il consumo totale di questi metalli preziosi sotto tutte le forme, sia stato di circa 50 milioni per l'oro e di 25 milioni per l'argento.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero, nella passata ottava, migliore fortuna degli altri valori, ed il mercato poco si curò di essi nell'impedirne la depressione dei corsi.

Le Azioni della Società delle Meridionali, da 489 scesero a 476; meglio sostenute le Obbligazioni a 282.50; nominali i Boni a 535.

Le Sarde, della serie A, quotate a 279; le altre, della serie B, a 276; le nuove a 281.50. Quelle di preferenza, a 216. — Le Palermo-Trapani stazionarie e intrattate a 286: quelle di seconda emissione a 280.50. Del pari stazionarie le Centrali Toscane a 464; le Pontebbane a 444; le Meridionali Austriache a 284.50. Le Azioni Ferrovie Romane a 149; le Obbligazioni Livornesi C. D. a 288.75.

A Parigi, le Lombarde quotate a 273; le Obbligazioni a 282 e 281; le Vittorio Emanuele a 266; le Azioni Ferrovie Romane a 148; le Obbligazioni a 378 e 372.

VERSAMENTI

Banca Industriale Subalpina. — Il versamento del 5° decimo sulle azioni di 2ª emissione, dovrà effettuarsi dal 16 al 25 agosto p. v., presso la sede della Banca, in Torino (piazza Castello).

Avvisi d'Asta

Il 4 agosto p. v. presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per la costruzione di un magazzino a due piani e di una tettoia per ricovero dei materiali nell'area dell'ex Foro Boario in Torino, per l'importo di L. 90,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale lire 9000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto in un solo lotto di due tronchi di strada comunale obbligatoria: uno, della lunghezza di metri

1373.67, dall'abitato di Stella Cilento al confine di Omignano; l'altro, della lunghezza di m. 2381.70, da Stella Cilento alla frazione S. Giovanni, per il complessivo importo di L. 49,430. Deposito interinale L. 1200; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Andretta (provincia di Avellino), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione delle strade interne del Comune, in diminuzione dell'importo di L. 59,048.22, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un molo di prolungamento dell'antemurale nel porto di Civitavecchia, per la presunta somma di L. 4,171,900. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 150,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un cassone metallico pel Genio civile di Messina.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

Avviso.

In base al Decreto Reale 20 giugno 1881 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno p. p., che ha autorizzato la riforma dello Statuto e l'aumento del Capitale sociale, giusta le deliberazioni dell'Assemblea generale straordinaria dell'8 giugno, sono diffidati gli Azionisti della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche a voler presentare al cambio tutte le Azioni attualmente in circolazione, a datare dall'8 agosto p. v.

La conversione delle Azioni attuali verrà fatta mediante il cambio facoltativo di quattro di esse con cinque Azioni nuove, liberate di cinque decimi, e il pagamento da parte del portatore di L. 25. Sono del pari diffidati i detentori dei titoli rappresentanti i diritti dei Fondatori a dichiararsi entro il termine di giorni 10 (dieci) decorribili dall'8 agosto 1881, se intendono esercitare il diritto di prelazione loro accordato alle condizioni della emissione delle nuove Azioni sopra un terzo delle 4000 di aumento del Capitale.

I Fondatori, all'atto dell'opzione, riceveranno uno scontrino di riconoscimento e dovranno versare per ogni Azione optata L. 225 (lire *Duecentoventicinque*). Potranno anche versare sole L. 50 (*Cinquanta*), dichiarandosi debitori delle residue L. 175 (*Centosettantacinque*), ed obbligandosi a corrispondere su detta somma l'interesse del 6 (*sei*) per cento fino a liquidazione dell'emissione.

Si avvertono tanto gli Azionisti che i Fondatori che decorso il termine dei giorni dieci che spireranno alle ore cinque pom. del giorno 17 (*diciasette*) agosto 1881, sarà perduto per entrambi il diritto di opzione e saranno altrimenti collocate tutte le Azioni non optate.

Alla consegna di tutte le Azioni nuove sarà conguagliato l'interesse del 6 (*sei*) per cento dal 1° luglio 1881.

Le operazioni qui accennate saranno eseguite presso la sede della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova (via Eremitani N. 3306), ove gl'interessati potranno ottenere tutte quelle ulteriori informazioni che desiderassero.

Padova, 9 luglio 1881.

Il Consiglio d'Amministrazione.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Giugno 1881

e confronto coi definitivi di Giugno 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3,571 (1)	3,567	—	—
Media in esercizio	3,567	3,567	—	—
Viaggiatori	3,243,174.38	3,186,656.45	56,517.93	—
Bagagli e cani	136,006.67	131,245.75	4,760.92	—
Merci a grande velocità	1,344,955.60	1,281,010.19	63,945.41	—
Merci a piccola velocità	4,300,816.80	3,995,804.07	305,012.73	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,024,953.45	8,594,716.46	430,236.99	—
Navigazione sul lago di Garda	13,343.70	12,483.85	859.85	—
Totale del mese	9,038,297.15	8,607,200.31	431,096.84	—

(1) Il 1.o Giugno 1881 aperti i tronchi di Venezia S. Lucia — Staz. marittima Km. 2 e di Genova — S. Limbania Km. 2.

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 30 giugno*

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	18,714,150.01	18,570,522.20	143,627.81	—
Bagagli e cani	822,242.98	793,010.90	29,232.08	—
Merci a grande velocità	5,204,871.82	5,142,197.80	62,674.02	—
Merci a piccola velocità	26,358,373.85	24,188,092.32	2,170,281.53	—
Totale dei prodotti ferroviari	51,099,638.86	48,693,823.22	2,405,815.44	—
Navigazione sul lago di Garda	57,228.34	51,905.70	5,322.64	—
Totali dal 1° gennaio	51,156,867.00	48,745,728.92	2,411,138.08	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	Prodotti del mese di giugno	Prodotti totali
1881	2,527.29	14,325.66
1880	2,409.51	13,651.20
Differenza in confronto col 1880	+ 117.78	+ 674.46
Per cento	+ 4.89	+ 4.94

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negli incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio Provinciale, a tenore del precedente Avviso d'Asta per l'appalto della provvista e manutenzione per un quinquennio del mobilio nelle caserme dei Carabinieri poste nei Comuni dei circondari di Aosta e di Ivrea sul prezzo di centesimi 22 al giorno per cadaun uomo di Fanteria o di Cavalleria permanente nelle rispettive stazioni, essendosi ottenuto il ribasso di sei millesimi, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di Millesimi 214 per ciascun uomo.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 2 Agosto prossimo a mezzodì.

Torino, lì 25 Luglio 1881.

Per la Deputazione Provinciale

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de juillet 1881:

Économie politique — Le désordre social.

Hygiène publique — **Économie politique et sociale.** — La pellagre en Italie.

Biographie — Un diplomate lorrain.

Recherches archéologiques. — **Art militaire.** — Les légionnaires de César et les soldats de la Gaule.

Romans — Un fils de famille. Scènes de la vie anglaise (7.e et dernier extrait).

Nouvelles — Trop vieux! Nouvelle danoise par Carit Etlur.

Instruction publique — **Bibliographie** — L'éducation dans l'école libre, par J.-M. Guardia.

Bibliographie — **Critique** — Trois écrivains portugais — Chronique scientifique — Poésie — Pensées diverses.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*

Correspondance d'Allemagne Velléités d'indépendance du Reichstag — Berlin aura son exposition universelle — Progrès de l'art industriel — La littérature d'été; Guides et voyages — Les contes de M. Baumbach — Otto Muller; Lang — *Le Retour*, par M. May — Richard Wagner, ovations et apothéose.

Correspondance d'Amérique — Tentative d'assassinat contre le président des Etats-Unis, à Washington — Espoir de guérison — L'assassin, ses motifs, ses lettres — Profonde émotion causée aux États-Unis — Témoignages de sympathie — Nouveaux scandales à Albany — Aventure galante et déconfiture d'un candidat — L'enlèvement du corps de Stewart: le mystère continue.

Correspondance d'Orient. — Justice khalifale — Un coupable intéressant — Les vols en famille — Vengeance d'esclave — Abdul-Aziz béatifié — La question khalifale en Afrique — La première poussée de l'Islamisme — Peut-elle réussir? — Fautes de la France en Algérie — Nécessité d'imposer le Code civil à tous ses sujets — Exemple donné par la Grèce et la Roumanie — Solution pratique de la question africaine — Conférence à quatre de Vienne.

Correspondance d'Italie. — Les manifestations — La politique de non-intervention.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	114,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	20,500	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	91,000	»
CERCHI d'acciaio	»	78,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	762,000	»
GHISA da rifondere	»	87,000	»
OTTONE da rifondere	»	30,000	»
RAME da rifondere	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	4,000	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi f. s.	»	18,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 agosto p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 18 Luglio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 3 Agosto 1881. N.° 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

FERROVIA DA TERRANOVA
AL GOLFO DEGLI ARANCI

Ecco il testo della Convenzione, colla Relazione ministeriale, presentata il 5 luglio p. p. alla Camera dei deputati dal ministro Baccarini, di concerto col ministro Magliani, per la concessione alla Società delle Strade ferrate Sarde della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci.

Signori — Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione una Convenzione stipulata tra il Governo e la Società delle Strade ferrate Sarde, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci, in prolungamento della linea già in esercizio da Ozieri a Terranova.

Ragioni d'interesse generale e di speciale utilità per l'isola di Sardegna indussero il Governo a promuovere la costruzione di questo tronco di ferrovia, il quale, facendo capo ad un punto di sicuro approdo nella parte settentrionale dell'isola, renderà più regolari ed anche più brevi le comunicazioni fra essa ed il continente, non potendosi prestare all'uopo, specialmente in certe stagioni, l'attuale difficile approdo di Terranova.

Per la configurazione e per la geologica costituzione del terreno nella regione compresa fra Terranova ed il Golfo degli Aranci, la costruzione di questo tronco di ferrovia, dello sviluppo di circa 20 chilometri, presenta alcune difficoltà tecniche, che ne rendono il costo relativamente elevato.

Il tracciato contorna il porto di Terranova, e raggiunge il Golfo degli Aranci con un tracciato che non si potrebbe modificare, senza impegnare la costruzione in spese eccezionali, per causa di lunghe gallerie che si dovrebbero perforare in terreni granitici. Il costo chilometrico, secondo le previsioni del progetto di massima, elevandosi tuttavia alla cifra di L. 290 mila, parve al Governo plausibile la proposta della Società concessionaria, di costruire e di esercitare la nuova linea alle medesime condizioni delle altre, che compongono la rete delle ferrovie Sarde.

Queste condizioni, per quanto riguarda gli oneri dello Stato, sono riassunte negli articoli 6, 8 e 10 della Convenzione 1° maggio 1877, approvata colla legge del 20 giugno stesso anno, n. 3910; in virtù dei quali è assicurata alla Società un'annua garanzia di prodotto netto chilometrico di L. 14,800, da determinarsi colle norme dell'articolo 10, che sono le seguenti:

« Sino a L. 7000 di prodotto lordo chilometrico, oltre al prodotto netto assicurato, il Governo pagherà la metà di quanto sarà per mancare al compimento delle L. 7000 di prodotto lordo.

« Dalle L. 7000 in su, l'eccedenza del prodotto lordo sarà ripartita per 46 per cento a favore della Società e per 54 per cento a favore del Governo, in diminuzione delle somme di prodotto netto dal medesimo garantito ».

Uguale trattamento sarebbe pertanto accordato al nuovo tronco di ferrovia formante oggetto della presente concessione (articolo 4).

Una disposizione di carattere transitorio leggesi nell'articolo 10 della Convenzione del 1877, per stabilire che: *fino a quando non si trovi regolarmente attivato il servizio dei viaggiatori e quello delle merci a grande e piccola velocità sopra tutte le linee di cui all'articolo 2 della stessa Convenzione, la somma da prendersi a base pei calcoli della garanzia sarebbe stata di L. 6000, anzichè di L. 7000.*

Col compimento della linea Ozieri-Terranova e coll'apertura di essa al servizio completo delle merci a grande e piccola velocità, attuatosi fino dal 15 prossimo passato mese di marzo, l'esercizio delle ferrovie Sarde trovandosi nelle condizioni normali prevedute dal relativo atto di concessione, le disposizioni per l'applicazione del massimo della garanzia chilometrica dovranno avere il loro pieno effetto, indipendentemente dalla concessione della nuova linea.

L'articolo 15 della succitata Convenzione del 1877 stabilisce che la Società possa emettere Obbligazioni 3 per cento, del valore nominale di L. 500 ciascuna, ammortizzandole entro il termine della concessione, per raccogliere il capitale necessario a costruire le linee indicate nell'articolo 2, e per provvedere il materiale mobile necessario all'esercizio delle medesime, con facoltà al Governo di limitare il numero delle Obbligazioni da emettersi, ove lo ritenesse eccessivo per lo scopo suindicato; ed inoltre col vincolo alla Società di non poter emettere un numero di

Obbligazioni, il cui servizio d'interesse e di ammortizzazione, unito a quello delle Obbligazioni già emesse, eccedesse l'ammontare del prodotto netto di L. 14,800 al chilometro garantito alla Società.

Le stesse norme dovranno quindi essere applicate per raccogliere il capitale necessario alla costruzione del nuovo tronco che forma oggetto della presente concessione, e per la provvista dell'occorrente materiale d'esercizio.

Le disposizioni, di cui all'articolo 5 della nuova Convenzione, concernenti la introduzione in franchigia del materiale d'armamento e del materiale mobile, non hanno d'uopo di speciali giustificazioni, essendo esse la conseguenza della concessione che si fa per questo tronco ai patti della vigente concessione per le altre linee della rete ferroviaria di Sardegna.

L'applicazione del surricordato articolo 15 della Convenzione 1° maggio 1877 alla concessione del nuovo tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci, importerà, come fu già avvertito, per la Società uguale facoltà di emettere Obbligazioni nei limiti e colle norme nello stesso articolo stabilito. Però il Governo, tenuto conto delle mutate condizioni del credito pubblico, e del prezzo attuale delle analoghe Obbligazioni che ora sono in circolazione, ha creduto conveniente di stabilire che il prezzo minimo delle Obbligazioni da emettere per la nuova linea sia elevato da L. 230 a L. 265 (articolo 6).

Le scadenze degli interessi e della ammortizzazione delle Obbligazioni finora emesse vennero fissate al 1° aprile ed al 1° ottobre di ogni anno; e ciò, più per esigenze di servizio, che non consentivano di far coincidere le dette scadenze con quelle degli interessi del maggior debito dello Stato, che è il Consolidato 5 per cento, al 1° gennaio ed al 1° luglio.

A conciliare l'osservanza degli articoli 12 e 22 della Convenzione 1° maggio 1877, i quali rispettivamente determinano che la liquidazione delle garanzie accordate è fatta per semestre, e che dopo l'apertura all'esercizio delle linee concesse, il Governo, per fare il servizio delle Obbligazioni, dovrà valersi delle somme dovute per le dette garanzie, si è creduto opportuno d'inserire in questa nuova Convenzione un patto esplicativo (articolo 7), nel quale è stabilito che la liquidazione delle garanzie chilometriche sarà fatta per trimestre, onde non manchino alla Compagnia i mezzi per provvedere al Governo le somme necessarie al servizio delle Obbligazioni fatto direttamente dal Tesoro dello Stato.

Gli articoli 17 e 18 della Convenzione del 1877 stabiliscono che le somme ricavate dall'alienazione delle Obbligazioni saranno depositate nelle casse dello Stato, per essere impiegate nel pagamento degli interessi e dell'ammortizzazione dei titoli medesimi, e per somministrare alla Società i fondi necessarii alla costruzione delle linee ed alla provvista del materiale mobile.

Collo stesso sistema si procederà per la costruzione della linea da Terranova al Golfo degli Aranci; e per la cauzione da prestarsi dalla Società concessionaria, a garanzia degli obblighi assunti, è stabilito (articolo 8) che sulle ritenute del decimo sui singoli abbuonconti da farsi alla Società medesima per i lavori e le provviste della nuova linea, sarà trattenuta la somma necessaria per acquistare una rendita di L. 4000 del Consolidato 5 per cento, che resterà vincolato sin dopo il collaudo finale.

Non ha d'uopo di speciale dimostrazione il patto (articolo 9), col quale è stabilito che la linea da Terranova al Golfo degli Aranci sarà, dopo il suo compimento, considerata come parte integrante della rete delle ferrovie Sarde, per tutti gli effetti relativi al computo dei prodotti; nè l'altro patto (articolo 10), che determina la scadenza della concessione nello stesso termine di quella delle altre linee ferroviarie Sarde.

Pel sicuro approdo dei piroscafi al Golfo degli Aranci e per lo scalo diretto dei viaggiatori e delle merci dai piroscafi ai treni ferroviarii, è fatto un obbligo speciale alla Società concessionaria con l'articolo 11; mentre poi con l'articolo 12 è ben precisato, a scanso di equivoci, il modo di misurazione della lunghezza del nuovo tronco per gli effetti dell'applicazione della garanzia chilometrica.

Esposte sommariamento le basi della concessione di questo nuovo tronco di ferrovia, non resta ai riferenti che raccomandare al vostro suffragio la Convenzione di cui si tratta, mercè cui rimane assicurata la costruzione di una ferrovia, la quale, facendo capo ad un più facile e più sicuro scalo marittimo, sarà di vero beneficio per l'incremento economico dell'isola.

Disegno di legge.

Articolo unico. — È approvata la Convenzione stipulata il 3 luglio 1881 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'amministrazione dello Stato, e la Società delle Strade ferrate Sarde, per la concessione alla Società medesima della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci.

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci.

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, contraenti in nome dello Stato da una parte; e

La Società delle Strade ferrate Sarde, sotto il titolo di « Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde », rappresentata dal sig. comm. avv. Epaminonda Segrè, consigliere delegato e direttore generale della medesima, a quest'atto specialmente autorizzato per deliberazione dell'Assemblea generale degli azionisti 4 maggio 1881, come dall'estratto qui allegato sotto la lettera *A*;

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. La linea di strada ferrata, che, a termini della Convenzione stipulata sotto la data 1° maggio 1877, approvata con legge 20 giugno successivo, n. 3910, arriva a Terranova, sarà prolungata fino al Golfo degli Aranci, secondo il progetto che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 2. È fatta concessione alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde della costruzione e dell'esercizio, a spese, rischio e pericolo della Compagnia medesima, del prolungamento da Terranova al Golfo degli Aranci, indicato nell'articolo precedente, in aggiunta alle concessioni portate da detta Convenzione 1° maggio 1877.

Art. 3. La linea da Terranova al Golfo degli Aranci dovrà essere compiuta ed aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità, entro due anni dalla data di approvazione del progetto esecutivo, che la Società avrà obbligo di presentare al Ministero dei lavori pubblici entro due mesi dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione.

Art. 4. Saranno applicate alla concessione della linea da Terranova al Golfo degli Aranci le disposizioni stabilite per le altre linee concesse alla Compagnia nella predetta Convenzione del 1° maggio 1877, approvata con legge 20 giugno stesso anno, n. 3910; nonchè del relativo Capitolato d'oneri; i raggi delle curve e i limiti delle pendenze saranno determinati nei progetti approvati dal Ministero.

Art. 5. Il materiale d'armamento ed il materiale mobile, da introdursi dall'estero in franchigia di dogana per la prima provvista della costruzione e dell'esercizio della linea concessa, saranno ammessi nella qualità e quantità indicate nella tabella, che sarà presentata all'approvazione dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per quanto però i detti materiali non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo.

Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele, che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle finanze.

Art. 6. Sarà elevato da L. 230 a L. 265 il prezzo minimo delle Obbligazioni da emettersi dalla Compagnia, onde raccogliere il capitale necessario alla costruzione ed alla provvista del materiale mobile della linea concessa.

Art. 7. Per poter regolarmente applicare le garanzie chi-

lometriche al pagamento degl'interessi e dell'ammortizzazione delle Obbligazioni emesse dalla Compagnia in base alla Convenzione 1° maggio 1877, e di quelle altre da emettersi in virtù della presente, il cui servizio è fatto direttamente dal Tesoro dello Stato, le garanzie medesime saranno liquidate trimestralmente.

Le liquidazioni dei primi tre trimestri di ogni anno saranno provvisorie, e delle somme da esse risultanti saranno accreditati alla Compagnia i qnattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

Ogniqualvolta i quattro quinti accreditati alla Compagnia alla fine di un trimestre non bastassero a far fronte alla spesa per il servizio delle Obbligazioni, essa Compagnia, sopra richiesta della Direzione generale del tesoro, verserà la differenza necessaria per completare il fondo occorrente per il pagamento di quella spesa, fermo, in caso d'inadempimento, il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 22 della Convenzione 1° maggio 1877.

Art. 8. Sulla ritenuta del decimo, che sarà praticata nei singoli abbuonconti da farsi alla Compagnia per i lavori e le provviste relative alla costruzione ed armamento della linea da Terranova al Golfo degli Aranci, il Governo tratterrà la somma necessaria per acquistare L. 4000 di rendita consolidata italiana 5 per cento, che resterà vincolata nelle casse dello Stato a titolo di cauzione, per essere restituita alla Compagnia dopo il collaudo finale di detta linea.

Le cedole d'interessi, che si matureranno frattanto sopra detta rendita, saranno riscosse semestralmente dalla Compagnia.

Art. 9. Compiuta la linea da Terranova al Golfo degli Aranci, questa sarà considerata come parte integrante e formante un tutto assieme colle altre ferrovie Sarde del 1° e del 2° periodo; di guisa che i prodotti di quella linea concorreranno a formare la media, di cui nel 2° comma dell'articolo 11 della suaccennata Convenzione 1° maggio 1877.

Art. 10. La presente concessione avrà la medesima durata di quelle delle altre linee ferroviarie Sarde, giusta l'articolo 29 della Convenzione 1° maggio 1877.

Art. 11. Al Golfo degli Aranci, la Società concessionaria si obbliga di eseguire e mantenere a sue spese un molo, che raggiunga, per lo approdo dei piroscafi, un tirante d'acqua di metri sei, e sia provvisto dell'occorrente scalo per i viaggiatori e per il carico e scarico delle merci, da farsi direttamente tra i treni della ferrovia ed i piroscafi.

Inoltre la Società sarà obbligata di costruire i locali necessarii nella Stazione della ferrovia per il ricovero ed il ristoro dei viaggiatori.

Art. 12. Per l'applicazione della sovvenzione chilometrica, la lunghezza del nuovo tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci sarà misurata dal centro del fabbricato viaggiatori della Stazione di Terranova all'estremità della nuova Stazione da stabilirsi al detto Golfo degli Aranci.

A questa lunghezza sarà aggiunta quella compresa fra il centro di quest'ultima Stazione e la estremità del molo da costruirsi.

Art. 13. La presente Convenzione non sarà valida se non dopo approvata per legge.

Fatta a Roma quest'oggi 3 luglio del 1881.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. Baccarini.
Il Ministro delle finanze, interim del tesoro, A. Magliani.

Il rappresentante la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, F. Epimanonda Segrè.
Filippo Scarlata, Ippolito Dolce *testimoni.*

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1881.

VIII. *Prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

(*Cont. — V. N.* 30).

Per i trasporti dei bagagli e delle merci a G. V. si ebbe nel 1880 l'introito di . . . . . . L. 734,206.29
contro quello di . . . . » 609,824.15

avuto nel 1879; quindi l'aumento di . . L. 124,382.14,

che è quanto dire del 20.39 per cento.

A quale categoria di trasporti sia dovuto siffatto aumento, è reso palese dalla tabella che segue:

CATEGORIE di TRASPORTO	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aumento	Diminuz.
	Unità	Quantità	1880	1879	sui prodotti del 1879	
Bagagli	Quintali	24,479	80,619.53	77,773.43	2,846.10	»
Cani	Numero	6,923	8,547.18	9,462.85	»	915.67
Mercanzie	Quintali	138,158	365,047.04	314,796.32	50,250.72	»
Derrate alimentari	Id.	159,668	177,505.32	119,627.08	57,878.24	»
Bozzoli	Id.	1,734	5,604.72	4,819.99	784.73	»
Numerario ed oggetti di valore .	Lire	12,637,996	12,215.11	8,803.35	3,411.76	»
Veicoli e Feretri .	Numero	81	2,841.37	2,201.19	640.18	»
Bestiame	Capi	40,667	58,749.46	45,915.84	12,833.62	»
Trasporti per conto dello Stato			23,076.56	26,424.10	»	3,347.54

Hanno primeggiato, come nell'esercizio precedente, le *Derrate alimentari*, le quali continuano sulle linee Calabresi a prendere sviluppo. Notevole è pure l'aumento delle mercanzie; tengono dietro i trasporti del bestiame, e poi successivamente quelli del numerarlo, dei bagagli, dei bozzoli, dei veicoli e feretri. Solo i trasporti per conto dello Stato e quello dei cani patirono diminuzione.

I trasporti a P. V., all'infuori del bestiame, salirono nel 1880 a . . . . Quint. 6,950,307;
essi furono nel 1879 di . . . . . . » 6,219,955;

quindi il maggior trasporto nel 1880 di Quint. 730,352,

ossia, a ragion ragguagliata, l'aumento dell'11.74 p. 0|0, il quole per ben novanta centesimi è dovuto alle linee della Rete Sicula. Lo sviluppo delle nuove costruzioni ha

parte essenziale in tale aumento, come è fatto manifesto dal quadro seguente, nel quale è riepilogato il movimento secondo le varie specie di mercanzie.

SPECIFICAZIONE delle Mercanzie	QUANTITA' trasportate nel 1880 — Quintali	Aumento	Diminuz.
		sui trasporti fatti nel 1879 — Quintali	
Bevande e spiriti	254,541	31,559	»
Bitume e pece	1,915	181	»
Cereali	1,098,319	315,347	»
Colori e materie coloranti	89,611	2,584	»
Combustibili — Carboni fossili	234,912	68,134	»
Combustibili — Carboni vegetali, legna da ardere	142,470	»	3,241
Concimi	5,691	»	1,023
Derrate — Alimentari	171,576	»	282,202
Derrate — Coloniali	13,588	»	1,274
Filati e tessuti	23,192	4,067	»
Materiali da costruzione — Legnami	348,784	»	
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra ecc.	1,215,257	336,490	12,994
		3,717	»
Materie tessili greggie	10,706	11,317	»
Metalli — greggi	37,878		»
Metalli — lavorati	123,137	73,634	»
Minerali e prodotti minerali	2,410,877	»	1,585
Prodotti animali	13,057	979	»
Prodotti chimico-industriali	15,947	»	10,880
Prodotti e materie grasse	40,671	»	45,893
Prodotti vegetali	376,884	285,796	»
Stampati e carta	3,783	363	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	20,212	4,866	»
Stracci ed avanzi	69,653	»	41,650
Trasporti per conto dello Stato	107,919	»	3,133
Merci diverse	99,697	»	5,310
Totali	6,950,307	1,139,537	409,185
Da dedurre		409,185	
Risulta a favore del 1880 l'aumento di quintali		730,352	

Sol che si getti uno sguardo sul quadro che precede, fa impressione il vedere che ben undici delle venticinque categorie che vi sono distinte, si trovino in diminuzione, e che quella delle *Derrate alimentari* specialmente segni una diminuzione rilevante. Di quest'ultima trovasi la cagione nella mancata raccolta di talune produzioni dell'isola.

Nell'anno precedente due sole categorie presentavano diminuzione, e fortissima era per le *Pietre da costruzione*, le quali hanno nel 1880 riguadagnato il perduto. Stazionario è rimasto il trasporto dei *Minerali*, poichè non è apprezzabile la diminuzione che vi si riscontra; rilevanti invece sono gli aumenti nei *Cereali* e nei *Prodotti vegetali*.

Dei trasporti fatti a P. V., i *Minerali* e *Prodotti minerali* costituirono quasi il 35 per 0[0].

Sono sempre le Stazioni di Assaro e Caldare quelle che prevalgono per le esportazioni degli zolfi. La Stazione di Assaro ne spedì tonn. 40,760 : quella di Caldare tonnellate 46,004, con diminuzione di tonn. 7,500 sulle spedizioni del 1879. Seguono : Villarossa con tonn. 25,239 ; Comitini con tonn. 19,905 ; Castrogiovanni con tonn. 15,847; Campofranco con tonn. 15,202 ; Lercara con tonn. 14,847.

Negli arrivi, come di solito, primeggia Catania con tonnellate 124,776; l'importazione vi è però scemata, in confronto del 1879, di tonnellate 7000 circa. A Porto Empedocle furono importate tonn. 74,029, ed anche là si nota la diminuzione di tonn. 3000. A Palermo giunsero tonnellate 11,849.

Per le spedizioni di *Pietre, tufi, lave* e simili materiali da costruzione, sta in prima linea Bagheria con tonnellate 16,586. Viene seconda Catania, con tonn. 14,504; poi Palermo con tonn. 9654; Cerda con tonn. 6,818; e S. Flavia con tonn. 5919.

Sulle linee Calabresi spedirono in maggior quantità Eboli (transito) per tonn. 3697; Taranto (stazione) per tonnellate 2307, e Taranto (transito) per tonn. 2322.

In arrivo diedero le maggiori quantità : Roccapalumba con tonn. 19.032; Palermo con tonn. 16,186; Messina con tonn. 10,044. In Calabria merita menzione Reggio, che importò per tonn. 1885.

Nei *Cereali* mantiene il primo posto, per le spedizioni, Roccapalumba con tonn. 10,010. Da Messina si spedirono tonn. 5967, e da Catania tonn. 4497; scemarono quindi, a paragone del 1879, le spedizioni da Messina di tonn. 1600, ed aumentarono invece quelle da Catania di tonn. 700. Lercara esportò per tonn. 4294; Gerbini per tonn. 3347; Acquaviva per tonn. 2854, e Raddusa per tonn. 2750.

Sulle linee Calabresi primeggia Eboli (transito) con tonnellate 3557; viene seconda Baragiano con tonn. 3019: seguono Taranto (transito) con tonn. 3064; Scanzano con tonn. 2430; Bernalda con tonn. 2198, e Metaponto con tonn. 2129.

Per le importazioni si presenta la prima Catania, con tonn. 16,615, il doppio quasi del 1879. Le tengono dietro: Palermo con tonn. 13.969; Termini con tonn. 6940; Giarre-Riposto con tonn. 4725, e Messina con tonn. 3554.

Sulle Calabresi, Taranto (stazione) importò per tonnellate 13,313; Eboli (transito) per tonn. 6568, e Reggio per tonn. 2588.

Dei Vini e bevande, le spedizioni più rilevanti si fecero da Giarre-Riposto con tonn. 3708; Piedimonte spedì tonnellate 3563, Acireale tonn. 2777, e Mascali tonn. 1513.

In Calabria, la Stazione di Doria-Cassano spedì tonnellate 946.

Negli arrivi, Messina figura per tonn. 161,29; Catania per tonn. 2377; e sono le sole che meritino speciale menzione, poichè in nessuna delle altre Stazioni Sicule e Calabresi si superò le 1000 tonnellate.

Esaminando le distanze percorse, si trova che ciascuna tonnellata di merce con tariffa ordinaria fu portata nel 1880 alla distanza media di . . . . chil. 67;
nel 1879 codesta distanza era riuscita di . . . » 66;

quindi il vantaggio di . . . . chil. 1,

pari all'1.51 p. 0[0].

Nei trasporti per conto dello Stato, la distanza media è riuscita nel 1880 di . . . . chil. 75,
nel 1879 di . . . . » 74,

onde anche per essi il vantaggio di . . . . . chil. 1,

pari all'1.35 p. 0[0].

Rispetto al prodotto, si è avuto per ciascuna tonnellata-chilometro con tariffa ordinaria lo stesso introito medio di L. 0,089, che si era conseguito l'anno passato.

Nei trasporti invece per conto dello Stato, l'introito medio di ciascuna tonnellata-chilometro è stato nel 1880 di. . . . . L. 0.0606,
nel 1879 di . . . . » 0.0600,

quindi il lieve aumento di. . . . . L. 0.0006,

ossia dell'1 p. 0[0].

Ci resta a dar conto dei trasporti di bestiame. Tutte le notizie che riguardano siffatto movimento trovansi riepilogate nello specchietto quì appresso:

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V. 1879 Capi	Grande V. 1880 Capi	Piccola V. 1879 Capi	Piccola V. 1880 Capi	Totali 1879 Capi	Totali 1880 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp.	13,537	17,372	16,144	16,697	29,681	34,069
	Spediz. ordin. per capo	1,874	1,654	963	411	2,837	2,065
	Totale	15,411	19,026	17,107	17,108	32,518	36,134
	Spedizioni per conto dello Stato	994	1,051	»	»	994	1,051
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	17,077	21,280	14,949	20,706	32,026	41,986
	Spediz. ordin. per capo	629	361	324	187	953	548
	Totale	17,706	21,641	15,273	20,893	32,979	42,534
	Totale generale	34,111	41,718	32,380	38,001	66,491	79,719

Abbiamo adunque avuto aumento di 3672 capi di grosso bestiame e di 3935 capi di bestiame minuto a G. G. E ri-

masto stazionario il movimento del grosso bestiame a P. V.; e in quello del piccolo bestiame si riscontra il vantaggio di 5621 capi.

Quanto al prodotto, si è avuto, per la grande velocità,
nel 1880 . . . . L. 58,749.46,
nel 1879 . . . . » 55,998.59,

quindi l'aumento di . . . . L. 2,750.87,

cioè del 4.91 per cento; e per la piccola velocità, nel
1880. . . . . L. 39,498.00,
nel 1879 . . . . » 34,420.00,

e così l'aumento di . . . . L. 5,078.00,

ossia del 14.75 per cento.

Del servizio cumulativo fra la rete Calabrese e la rete Siciliana, attraverso lo stretto di Messina, non accade dir nulla. Codesto movimento, per favorire il quale fu stipulata speciale Convenzione, non ha fin qui risposto alla spesa che si sostiene.

IX — *Spese d'esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

Le spese ordinarie d'esercizio della Rete Calabro-Sicula ammontarono nell'anno 1880 a
L. 9,328,005.64, e per chilometro a . . . . L 7,897.92.
Nell'anno precedente erano salite a
» 8,809,080.73, e per chilometro a . . . . » 7,629.68;
quindi un aumento di

L. 518,924.89 nella spesa totale, e di . . L. 268.24

nella spesa chilometrica per l'accresciuto traffico.

Nel seguente quadro è indicata la ripartizione, fra i diversi rami di servizio, della spesa chilometrica e di quella del treno-chilometro, nei due anni 1879 e 1880.

DESIGNAZIONE DEI SERVIZII	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1880	1879	1830	1879
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	224.32	205.08	0,080	0,074
Id. dell'Esercizio..........	814.44	559.70	0,291	0,203
Movimento e Traffico......	1,998.55	1,939.83	0,713	0,703
Trazione e Materiale......	2,624.74	2,561.64	0,937	0,928
Manutenzione e Vigilanza	2,008.12	2,170.13	0,717	0,786
Spese gen. dei Magazzini.	227.75	193.30	0,081	0,070
Totali.....	7,827.92	7,629.68	2,819	2,764

Alle spese ordinarie d'esercizio che, come si è veduto, ascesero in complesso a . . . . . . L. 9,238,005.64
aggiungendo le spese straordinarie che rilevano a . . . . » 7,491,428.46

risulta la spesa totale d'esercizio del 1880 in . . . . L. 16,819,434.10.
Gli introiti avendo raggiunto appena la somma di . . . . » 9,474,079.81

si ha l'eccedenza delle spese sui prodotti, di . . . . L. 7,345,354.29.

X — *Contenzioso.*

Nulla che sia degno di nota speciale abbiamo da segnalarvi per quanto riguarda il servizio del Contenzioso.

Le quistioni, che suol sollevare l'esercizio delle linee, nè furono più numerose, nè di maggior rilievo di quelle degli anni precedenti; e le liti più importanti, nelle quali la Società si trova, come già voi sapete, impegnata da parecchi anni, stanno a un dipresso nelle condizioni nelle quali furono lasciate al chiudere del precedente esercizio.

Ne piace, ad ogni modo, rilevare come entro l'anno che corre sarà definitivamente risoluta la più importante di tutte, vogliam dire la lite colla Impresa Gonzales, e ciò per effetto dell'arbitrato, del quale avete avuto a suo tempo notizia.

XI. *Liquidazione generale.*

Dalla Liquidazione generale dell'anno 1879 fu portata a conto nuovo, compresi gli utili residuali degli esercizii precedenti, la somma di . . . . . . L. 5,070,371.99.

A questa aggiungendo:

Le sovvenzioni dello Stato:
per le linee Meridionali in L. 20,200,738.14.
per la linea Lombarda in » 1,460,779.50.
» 21,661,517.64.

I prodotti netti dell'esercizio (1) . . » 7,896,600.75.

Il compenso per l'esercizio della rete Calabro-Sicula . . . . » 450,380.88.

L'interesse sul fondo di riserva statutario . . . . » 125,605.37.

Attività diverse . . . . » 34,165.61.

Ascendono tutte le attività a . . . L. 35,238,702.24.

Dalle quali detraendo:

Gli interessi e la quota d'ammortamento spettanti all'esercizio in . . . . . L. 27,511,790.98.

La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali. . . . . » 842,658.42.

Le differenze di cambio in . . . . . » 1,277,490.35,

La quota spese di fondazione . . . . . » 20,468.87,
» 29,652,408.62,

Rimangono gli utili netti della liquidazione in . . . . L. 5,586,293.62,

formati da utili dei bilanci precedenti per . L. 5,070,371.99,
e da utili dell'anno 1880 per . . . . . » 515,921.63.

Se ora da quest'ultima somma si preleva:

1° il 6 0[0 per la riserva statutaria . . . . L. 30,955.29,

2° il 5 0[0, cioè lire 25,796.66, di cui: 1[4 ai Capi servizio . . » 6,449.02,
3[4 al Consiglio d'amministrazione . . . » 19,347.06,

coll'aggiunta di altre . » 152,081.49,
a compimento dell'assegno minimo di lire 171,428.55 fissato al Consiglio stesso, e così in totale . . . . . » 208,832.86.

Rimangono L. 5,377,460.76,

da portarsi a conto nuovo.

SIGNORI,

Da quanto vi abbiamo largamente esposto, potrete argomentare quali cagioni abbiano influito sui resultati del bilancio dello scorso anno.

(1) Introiti lordi dell'esercizio . . . . L. 24,448,371.82.
Prodotti fuori traffico . . . . » 404,278.87.
L. 24,852,650.69.

Meno: Spese generali dell'Amministrazione centrale . . . . L. 1,474,386.66.
Spese ordinarie dell'esercizio . . . . » 14,067,095.76.
Spese straordinarie dell'esercizio . . . . . » 1,384,444.60.
Perdite eventuali esercizio » 30,122.92.
» 16,956,049.94.

Prodotto netto L. 7,896,600.75.

Ai danni che arreca all'economia generale della nostra Società la scala mobile e l'aggio sulla moneta metallica a motivo del corso forzato, avremmo difficilmente riparato quando non ci avessero soccorso il proseguito basso prezzo dei carboni e dei ferri, il più mite saggio d'interesse del denaro all'interno, e, dobbiamo dirlo a lode della nostra Direzione generale e degli egregi Capi dei varii importanti servizii, la diminuzione delle spese fin dove era possibile conseguirla.

Abbiamo dunque ragione a bene sperare che, se il bilancio, di cui abbiamo avuto l'onore d'intrattenervi, ha permesso di portare a conto nuovo più di trecento mila lire, cessato che sia il corso forzato ed approvata dal Parlamento la Convenzione del 28 aprile scorso, potremo dare novello impulso al nostro traffico, con vantaggio grandissimo dei commerci e delle industrie, e con utile più sicuro, e forse maggiore, del capitale sociale impiegato nella nostra vastissima Impresa.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni 58,167 con diritto a voti 1088.

Si constatarono intervenuti azionisti n. 55, rappresentanti Azioni n. 53,482 con diritto a voti 434.

Risultarono approvati all'unanimità la Relazione del Consiglio d'amministrazione, il bilancio consuntivo del 1880 ed il preventivo del 1881.

Vennero rieletti i sette Consiglieri uscenti di carica, e cioè i signori:

Bassi nobile cav. Girolamo — Belinzaghi conte commendator Giulio — Cagnola nobile cav. Carlo — Cini cavaliere Giovanni — Giarrè cav. avv. Massimiliano — Papa cav. avv. Gio. Antonio — Trezzi cav. avv. Ambrogio.

Venne confermata la deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione, in virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 41, §§ 3 e 4, degli Statuti sociali, di eleggere cioè il cav. Giacomo Parodi all'ufficio di consigliere per tutto il tempo che restava da compiere all'estinto consigliere cavaliere Israele Guastalla, e cioè fino all'Assemblea del prossimo anno 1882, conforme al citato articolo 41, § 4, degli statuti sociali.

Venne rieletto a consigliere per le Calabro-Sicule l'avvocato Francesco Accolla.

I quali tutti, per conseguenza, vennero proclamati amministratori.

Furono confermati revisori del bilancio i signori:

Comm. Angelo Vegni — Comm. Carlo Peri — Cav. Ulisse Cantagalli; e supplenti i signori:

Cav. Lorenzo Luchi — Alessandro Borgheri.

INVENZIONI INDUSTRIALI
di Francesco Cirio

Quell'operosissimo ed intraprendente industriale piemontese, il cui nome risuona ormai famoso in Italia ed all'estero per il meraviglioso sviluppo dato a parecchie industrie e commerci di generale importanza ed utilità, ha ora rivolto il suo fecondissimo ingegno ad alcune invenzioni, che non possono non riescire sommamente proficue, e meritano quindi l'ammirazione ed il plauso di quanti s'interessano ai veri progressi dell'industria nazionale, all'applicazione di nuovi trovati pratici e di merito incontestabile.

Infatti, il benemerito comm. Francesco Cirio ha primieramente inventato un nuovo genere di *cuscinetto* meccanico, pel quale ottenne già la privativa, sì in Italia, che all'estero.

Esso consta di una serie di *rulli d'acciaio*, i quali sono a contatto fra loro e intorno all'asse, contro il quale sono tenuti aderenti da una boccola ordinaria.

Scopo di questo genere di cuscinetto è quello di attenuare grandemente la resistenza d'attrito, che nei cuscinetti ordinarii si ha quando l'asse gira. Infatti, essendo i rulli a contatto fra loro e premuti contro l'asse, quando questo gira, essi si mettono pure in moto in senso contrario a quello dell'asse, e così l'attrito diventa evolvente, con una notevolissima diminuzione del coefficiente d'attrito.

Da ciò, a detta dell'inventore, un'economia del 90 p. 0[0] sull'olio per lubrificazione, ed una durata maggiore di almeno 4 volte nei pezzi in fregamento tra loro, in confronto degli attuali cuscinetti in bronzo.

Quanto alla costruzione, il nuovo *cuscinetto*, si presenta semplicissimo. e non abbisogna quasi di manutenzione dopo essere stato ben disposto.

Le applicazioni di tale *cuscinetto* fatte finora a trasmissioni fisse, diedero eccellenti risultati, essendo adattabilissimo anche nei siti ove cola sovente l'acqua, come mulini, turbine, ecc.

Ultimamente se ne fece l'esperimento per la boccola di un veicolo delle Ferrovie dell'Alta Italia, appena uscito dalle officine, caricato per svista con un peso di 12 tonnellate, ed inviato da Torino a Gand a grande velocità.

Il veicolo fece il viaggio d'andata e ritorno senza inconvenienti; pure il modo con cui venne fatta l'applicazione, la qualità del materiale impiegato, la forma dei pezzi ecc. ecc, non sono ancora tali, da far dire che il problema risolva tutte le difficoltà che si incontrano in una boccola di veicolo ferroviario. In essa infatti, oltre al gran peso che gravita sul *cuscinetto*, si unisce la gran velocità, gli urti che dipendono dall'armamento delle strade, i moti anormali, ecc. ecc.: condizioni queste che non si trovano nei cuscinetti per trasmissioni fisse, ove tutto procede con uniforme regolarità. Noi siamo sicuri però che il sig. Cirio saprà vincere tutte le difficoltà, e che un giorno o l'altro saprà presentare alle Ferrovie una boccola d'esito sicuro.

Il cuscinetto a rulli, applicato a ventilatori ed a macchine a considerevole velocità, funziona egregiamente, con un consumo minimo d'olio, e senza d'uopo di frequenti riscontri e regolarizzazioni, come pegli attuali cuscinetti in bronzo. Esso ha poi sui cuscinetti speciali con *cilindretti di grafite* il grande vantaggio di un consumo quasi nullo.

L'inventore medesimo si offre di piazzarli gratuitamente per chi ne volesse fare esperimento. —

La seconda invenzione utilissima del signor Cirio è quella di un *Vagone-omnibus speciale* pel trasporto dei liquidi, solidi, e qualsiasi specie di merci.

Questo vagone, pel quale pure egli ottenne la privativa, ha per iscopo di potervi caricare e trasportare, sotto qualunque forma, così i liquidi, come i solidi, e qualunque merce atta ad essere caricata e contenuta alla rinfusa, derrate alimentari, granaglie, ecc.

Il detto vagone offre inoltre il vantaggio di risparmiare, nella generalità dei casi, l'imballaggio, i sacchi, le casse, le ceste, le botti, gl'involucri metallici. ecc. ecc., riducendo notevolmente il peso morto nei trasporti, e conseguentemente il costo finale delle merci.

Esso può essere eguale ad uno qualunque dei varii tipi ferroviarii, a 2 o più assi, con o senza sterzo; e la gabbia o cassa può essere di forma parallelepipeda, od anche diversa, purchè la costruzione sia adatta allo scopo, solida e *stagna*. Le aperture per introdurvi od estrarne le merci sono generalmente praticate nella parte superiore, ma anche diversamente; e per chiuderle s'impiegano o più coperchi a cerniera, od anche diversamente secondo i casi. Vi sono pure praticate una o più aperture con chiusura ermetica, per lo scarico o ripulimento.

Il vagone è a doppia parete, potendo così servire da *carro refrigerante;* ma può essere anche a parete semplice. Per contenere i liquidi, sarà rivestito all'interno da una camicia di materia malleabile, che può esser chiusa in varii modi e composta di diverse materie atte ad evitare la dispersione dei liquidi.

Allo scopo di togliere le ondulazioni e l'agitazione dei liquidi, viene adoperato un galleggiante, formato d'uno o più globi di gomma od altra materia elastica, o con altri corpi adatti allo stesso scopo.

La gabbia o cassa può essere divisa in scompartimenti, rendendo così il vagone atto a trasportare contemporaneamente liquidi di diverse qualità.

La medesima può essere applicata a qualsiasi tipo di materiale mobile per ferrovie, tramvie, di qualunque scartamento o genere, cioè mosse a vapore, ad aria compressa, ecc., per servizio cumulativo, ed anche sopra strade ordinarie, ed infine caricate su galleggianti.

Di questo utilissimo vagone speciale il comm. Cirio ha già ordinato a Bruxelles due modelli, che non dubitiamo debbano pienamente confermare in pratica l'aspettativa che ne nasce dalla succinta descrizione da noi fattane. Questi modelli debbono poi servire per una ordinazione assai rilevante, che il Cirio ha in animo di fare, cioè di 200 vagoni.

Noi mandiamo quindi sincere parole di encomio al benemerito inventore, augurando ch'egli possa dotare l'Italia di altre e non meno utili invenzioni industriali.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella causa vertente fra l'Impresa costruttrice I. Guastalla e C. e le Amministrazioni dei lavori pubblici e delle finanze per la liquidazione dei maggiori lavori eseguiti dall'Impresa stessa nelle ferrovie Savona-Bra e Cairo-Acqui, è intervenuta in questi giorni una nuova sentenza della Corte di Cassazione di Torino.

È la terza sentenza ch'essa Corte ha pronunciato in questa ormai celebre causa.

Colla prima, accogliendo il ricorso della Impresa, cassava la sentenza della Corte di appello di Torino, *rinviando* la causa a quella di Genova. Colla seconda, riconfermando i principii della prima, respingeva il ricorso delle Amministrazioni suddette contro la sentenza di *rinvio*, la quale divenne *cosa giudicata*.

Fu in questa occasione che la Corte di Genova ordinò la perizia per la liquidazione dei maggiori lavori, commettendola agl'ingegneri Peyron, Borella e Parodi, nominati d'Ufficio; rimettendo poi le parti al Tribunale di Torino per la definizione della causa.

Colla terza sentenza, che è l'odierna, la Corte di Cassazione, « reietto il ricorso delle Amministrazioni, e accogliendo i due primi mezzi proposti dall'Impresa, cassa l'ultima sentenza della Corte di Genova »; la quale, confermando quella del Tribunale di Torino, ordinava una nuova perizia, e riduceva frattanto ad uno solo i due milioni di provvisionale accordati dal Tribunale.

Nella motivazione della sentenza odierna, la Corte di Cassazione restituisce nel loro vigore, e riconferma i principii di diritto, sui quali l'Impresa basava le proprie ragioni; e dichiara attendibile la perizia in contestazione.

La parte della sentenza di Genova che accorda il milione non è cassata. La causa è poi rinviata alla Corte di Parma.

Siamo lieti di questo fatto, pel quale sono ormai assicurate le sorti di una rispettabile Impresa costruttrice; e lo siamo anche perchè vediamo così rimessi al posto ben meritato di altissima competenza e rispettabilità i nomi dei tre ingegneri, contro dei quali la parte avversaria all'Impresa aveva usato modi e forme, a nostro parere, non abbastanza consentite dalle esigenze della difesa.

Circa la notizia pubblicata in questi giorni da qualche periodico intorno alla chiamata a Roma, per parte dell'on. Ministro dei lavori pubblici, del vice-presidente del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia cav. Benazzo, e del Direttore dell'esercizio comm. Massa, ci consta ch'essa non è esatta, inquantochè i prelodati signori non hanno in questi giorni abbandonato le loro sedi. Crediamo bensì che l'accennata conferenza sia stata differita ad altro momento.

In seguito a disposizione del Ministero dei lavori pubblici ed a deliberazione del Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia, verrà sospesa l'applicazione del nuovo Regolamento-tariffe pel trasporto delle materie infiammabili od esplodenti, per quanto concerne le spedizioni di polveri piriche.

Ciò stante, ai trasporti di polveri da caccia, da guerra e da mina per conto dei privati, saranno da applicarsi le norme ed i prezzi precedentemente in vigore.

Domenica prossima, 7 corr., sotto la direzione dell'Agenzia Chiari, avrà luogo un treno speciale di piacere da Milano ad Arona e viceversa, con escursione sul Lago Maggiore su apposito piroscafo.

Il prezzo complessivo del biglietto di andata e ritorno di 2.a classe è fissato in L. 8.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, in vista della necessità di mettere mano alle opere più urgenti che occorrono per l'ampliamento della Stazione di Benevento, onde renderla capace di ricevere l'innesto delle due nuove linee di Campobasso e di Avellino, ha mosso preghiera al Ministero dei lavori pubblici, affinchè possa essere senza indugio approvato il progetto già da qualche

tempo sottoposto all'approvazione governativa, il quale è combinato in modo che i lavori previsti nel progetto possano essere eseguiti in periodi distinti, a misura del bisogno.

✂

La Camera di commercio ed arti di Bari ha sottomesso un suo voto ai Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, affinchè siano introdotte alcune modificazioni nell'orario dei treni della linea da Bari a Foggia.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata una gara per la fornitura di 50 mila chilogrammi di olio di ravizzone.

✂

Fra le Stazioni di Torino P. N. e Torino P. S., la linea ferroviaria sarà resa a doppio binario.

✂

Il maggiore di Stato-maggiore cav. Giovanni Goiran venne dal Ministero della guerra nominato Commissario militare per le Strade ferrate Romane, in sostituzione del maggiore di Stato-maggiore cav. Ludovico Barbieri, il quale ebbe altra destinazione.

✂

Il giorno 30 dello scorso mese di luglio si è proceduto da apposita Commissione ad una visita del tronco da Castellammare a Castelvetrano (linea Palermo-Marsala-Trapani), onde riconoscere se il medesimo si trovi in condizioni da consentire che su di esso venga attuato il servizio delle merci a grande velocità.

✂

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con suo recente parere, ha approvato il progetto per l'armamento delle ferrovie economiche del secondo tipo.

✂

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, facendosi interprete dei lagni del Commercio di Roma per l'avvenuto trasferimento in altra parte della Stazione del magazzino merci in arrivo a grande velocità (in quanto che il nuovo locale sarebbe giudicato affatto insufficiente), ha officiato il Ministero dei lavori pubblici a vedere se non si potesse riparare all'inconveniente lamentato, trovando pel detto magazzino altra località che possa rendere più facili le operazioni commerciali da compiersi in esso.

✂

Il Governo federale Svizzero ha proposto ai varii Governi, che presero parte alla Conferenza di Berna del 1878 circa la legislazione sui trasporti ferroviarii, che la nuova Conferenza per compiere la Convenzione pei detti trasporti abbia luogo a Berna il 21 del prossimo settembre.

A questo proposito ci vien riferito che il nostro Governo ha già accettato una tale epoca, ed ha affidato la missione di rappresentarlo all'onorevole avv. Tommaso Villa, deputato al Parlamento, il quale già ebbe a rappresentare il nostro paese alla prima Conferenza del 1878.. Assisteranno l'onorevole Villa nella sua missione due delegati ferroviarii.

✂

Le Società di navigazione R. Rubattino ed I. V. Florio accorderanno la riduzione del 50 p. 0[0] sul prezzo dei biglietti-viaggiatori a favore di coloro che sono inscritti al Congresso internazionale medico e chimico-farmaceutico, che verrà aperto a Londra.

✂

Il signor Salomone Brunner di Bregenz ha trasmesso al Ministero di agricoltura, industria e commercio una lettera con documenti e disegni relativi all'invenzione da esso fatta di un meccanismo per l'accoppiamento dei vagoni.

✂

Da una corrispondenza di Belgrado rileviamo che fu già inaugurata la costruzione della linea Belgrado-Nisch-Vranja, e che i lavori furono incominciati su di un primo tronco di 5 chilometri, a partire da Belgrado — La linea da costruirsi è lunga 370 chilom., e pare che la Società concessionaria, anzichè fare un contratto *à forfait*, sia disposta ad affidare l'esecuzione dei lavori a varii cottimisti.

Per tal modo viene aperto un nuovo campo anche ai nostri imprenditori ed operaj, che vorranno tentare la sorte in quelle contrade.

Gioverà però mettere in avvertenza sì gli uni che gli altri, come quei lavori non potranno avere uno sviluppo conveniente che nella prossima primavera, imperocchè, come si sa, in quelle località, d'inverno si può solo lavorare nelle gallerie.

Fino da ora però qualche imprenditore, intenzionato di assumere colà dei lavori, potrebbe intavolare le pratiche necessarie colla Società concessionaria e visitare il terreno sul quale deve passare la nuova linea.

✂

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

26 *luglio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco dalla Marina di Catanzaro alla Città, della linea di 2ª categoria dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi — Deliberato definitivamente al sig. Raffaele Maccaferri, con un ulteriore ribasso del 4.27 p. 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 1,003,338.72. Il ribasso complessivo, in confronto della somma di appalto, risulta di L. 426,661.28, e corrisponde a quello proporzionale del 29.83 per cento.

26 *luglio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco dal chilometro 3 + 700 al chilometro 24 della linea di 2ª categoria da Taranto a Brindisi — Deliberato definitivamente al signor Ciro Nocerino con un ulteriore ribasso dell'1.27 p. 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 1,233,017.03. Il ribasso complessivo, in confronto della somma di appalto, risulta di L. 530,982.97, e corrisponde a quello proporzionale del 30.10 p. 0[0].

26 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Mortara-Garlasco, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Bressana-Broni di 3ª categoria. Quest'appalto è rimasto deserto, tanto presso il Ministero dei lavori pubblici, quanto presso la Prefettura di Pavia.

28 *luglio* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal canale del Ghiareto al torrente Carigliola, della linea di 1ª categoria da Parma a Spezia — Deliberato provvisoriamente al signor Costantino

Cozzani per la somma di L. 658,192.50, ossia col ribasso del 33.85. p. 0[0] su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 20 corrente mese.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 25 al 30 luglio 1881, in materia ferroviaria.

Furono approvati i seguenti progetti:

Progetto di viadotto sul vallone Rio Vivo, in tre arcate di metri 8 ciascuna, al chilometro 43 + 584 della ferrovia Benevento-Campobasso;

Progetti pel fabbricato viaggiatori, pel magazzino merci e per la rimessa delle locomotive nella Stazione di Campobasso;

Progetti per l'impianto della fermata di Vigliano e della Stazione di Rocca di Corno, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

Progetto per l'appalto del 2° tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra San Michele del Quarto e San Donà di Piave;

Progetto di opere complementari pel consolidamento dell'argine stradale di accesso al viadotto Braida, nel 4° tronco Bellamuro-Picerno della linea Eboli-Potenza;

Progetto di appalto del materiale di armamento, meccanismi fissi e chiusure per la ferrovia Novara-Pino;

Progetto di tramvia a vapore da Brugherio a Monza;

Progetto di tramvia a vapore da Brescia a Gardone;

Progetto del tronco da Ficcarazzelli a Corleone, della ferrovia economica Palermo-Misilmeri-Corleone.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 28 luglio p. p., prendeva le seguenti più importanti deliberazioni.

1° Approvava i seguenti lavori:

a) l'apertura di una cava di pietra sulla linea Roma-Ceprano;

b) una gettata di blocchi, ecc., a difesa della ferrovia contro il Tevere, sulla linea Chiusi-Orte;

c) la costruzione di nuovi binarii-merci alla Stazione di Roma.

2° Approvava l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, come: lamiere di rame e di ferro, tessuti di crino, legname da stecconate, e legname di pioppo.

Annunciamo con dolore la morte ieri avvenuta in Torino del cav. **Luigi Michele Réeb**, capo dell'Ufficio tecnico del materiale fisso delle Ferrovie dell'Alta Italia. Egli soccombeva, dopo lunga e dolorosa malattia, nell'ancor fresca età di circa 50 anni, lasciando in tutti vivo desiderio di sè.

L'Amministrazione ferroviaria perde in lui un egregio funzionario, amato e stimato da quanti lo conobbero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Porto d'Anzio. — La Deputazione provinciale di Roma, nella seduta che tenne il 2 corr., ha approvato i contratti conclusi tra i Municipii di Albano, Porto d'Anzio e Nettuno per la costruzione della ferrovia economica fra questi Comuni, secondo il progetto presentato dal cavaliere Desiderio Baccelli.

Questa ferrovia partirà dal centro della città di Albano, discenderà alla Cecchina, dove s'incontrerà colla linea Roma-Napoli alla Stazione d'Albano, e di là per la strada provinciale proseguirà per Anzio e Nettuno.

In questo modo, quando questa linea sarà costruita, previo accordo colle Ferrovie Romane, si potrà andare direttamente da Roma ad Albano, senza aver più l'incomodo di fare la salita cogli omnibus.

La nuova ferrovia, che dovrà essere ben presto costruita, sarà a scartamento ordinario, per cui i vagoni delle Ferrovie Romane, all'occasione, potrebbero liberamente percorrerla.

Ferrovie Meridionali. — La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali ha pubblicato il programma per la emissione di 100,000 azioni da L. 500 ciascuna, deliberata dall'Assemblea generale del 31 maggio scorso (Vedi *Annunzi*).

Tramways della provincia d'Alessandria. — Il cav. Bellisomi ha già incominciati i suoi lavori di tramvie sulla linea Camagna-Vignale; ed appena finite le pratiche, incomincierà quella di Spinetta-Mandrogne, di Sale-Tortona, e di Alessandria-Quergnento e Fubine. Sono in tutto settanta chilometri di tramvia, che, uniti ai 70 dell'anno scorso, formano un complesso di 140.

Tramway Pinerolo-Cavour. — Scrivono alla *Sentinella delle Alpi*:

Il nostro Consiglio comunale, in seduta straordinaria, dopo lunga discussione, non ha creduto respingere la proposta del sig. Berrier Delaleu, chiedente un sussidio per prolungare la tramvia da Pinerolo a Cavour sino a Saluzzo; ma innanzi di sussidiare tale opera, vuole che sia ultimata la tramvia Saluzzo-Revello-Barge. Quindi votò l'ordine del giorno dell'avv. Pivano, che incarica la Giunta di aprire pratiche col Delaleu e coi Comuni interessati, sia per fissare il sussidio, sia pel riparto della relativa somma in proposito alla tramvia Pinerolo-Cavour-Saluzzo.

Tramway di Bologna. — Un telegramma da Bologna annunzia che la mattina del 26 luglio inaugurossi colà la quinta linea dei *tramways* della Società Ligure. Concorso immenso; folla plaudente ed affari splendidi.

Attentato contro il tramway Vicenza-Valdagno. — Leggesi nel *Giornale di Vicenza*, in data del 26 luglio:

Domenica mattina il fuochista del *tramway*, uscendo col primo treno da Montecchio verso Tavernelle, scorse quattro individui sul binario, uno dei quali poneva dei sassi sulle rotaie.

Fermando subito il treno, quel miserabile fu potuto acchiappare, e col treno medesimo fu condotto a Vicenza; ed ora è in carcere a disposizione dell'Autorità giudiziaria, alla quale furono pure denunciati i suoi complici, domenica fuggiti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Già da qualche tempo, si scrive alla *Schw. Grenzpost*, si è incominciata la posa della ghiaia nell'interno del gran tunnel. Però è voce generale che l'apertura della galleria non potrà effettuarsi col 1° ottobre, come si era spesso letto sui giornali. Molte persone istrutte assicurano che, anche in caso favorevole, un regolare esercizio non può essere possibile prima del mese di novembre. La Società del Gottardo però ha preso le necessarie misure perchè al 1° ottobre, tanto all'imbocco nord, quanto all'imbocco sud, sia pronta una locomotiva. Ciò che dà sempre a pensare è il tratto premente sotto Andermatt, le cui vôlte non possono considerarsi come

solide che quando saranno levate le colossali impalcature di legno ed avranno fatto prova della loro forza di resistenza. Frattanto i lavori fuori del tunnel si avvicinano su tutta la linea al loro compimento. Sui tronchi Biaschina-Lavorgo e Dazio-Airolo, sono già state disposte le traversine e le guide, ed ora si lavora alacremente sui due tronchi alla posa della ghiaia.

— Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 28:

Il Governo d'Uri, d'accordo col Comune di Altorfo, ha deciso di sottoperre al Tribunale federale la definizione della vertenza colla Ferrovia del Gottardo circa alla manutenzione della strada d'accesso da Altorfo alla Stazione. Questa strada d'accesso, la cui costruzione spetta all'Amministrazione della ferrovia, non è ancora stata messa in esecuzione.

— Onde trattare la quistione del prolungamento dei treni della ferrovia del Gottardo per Londra, il Reno e Berlino, come pure per stabilire le comunicazioni, o meglio, la continuazione dei convogli provenienti da queste linee in Basilea, sull'invito della Direzione generale imperiale delle ferrovie nell'Alsazia-Lorena, a quanto annuncia l'*Allg. Zeitg.*, si riunirono, giorni sono, in Coblenza dei rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie interessate. Dalle trattative risulta che saranno introdotti quattro convogli giornalieri diretti fra Basilea ed Ostenda, ossia Basilea-Berlino, cioè due in ciascuna direzione, in corrispondenza coi treni diretti diurni e notturni della ferrovia del Gottardo fra Milano e Basilea. Mentre poi la formazione dei treni giornalieri diretti, in relazione con quelli della ferrovia del Gottardo arrivanti in Basilea, o provenienti da Ostenda, come pure da e per Berlino, nelle due direzioni, non presenta alcuna difficoltà per rispetto ai convogli diretti già esistenti, i convogli diretti notturni della ferrovia del Gottardo produrranno invece un parziale ritardo nei convogli diretti renani-belgi, oppure un'anticipazione nei treni del Gottardo: sulla quale quistione sono attualmente pendenti delle trattative.

Ferrovie svizzere. — Secondo il *Nouvelliste Vaudois*, fra breve avrà luogo la Conferenza internazionale per l'allacciamento della ferrovia in S. Gindolfo, sul lago di Ginevra. Delegato svizzero venne designato il sig. Chappex, consigliere di Stato, e delegato del Cantone del Vallese il sig. ing. Lommel, il quale è ancora occupato nella liquidazione della ferrovia del Sempione.

Sempione e Monte Bianco. — Ecco il testo della deliberazione testè presa dalla Camera di commercio di Parigi in favore del traforo del Sempione:

« La Camera riconosce la necessità di un nuovo sbocco a traverso le Alpi, per fare concorrenza al tracciato del S. Gottardo e ricondurre in Francia il commercio di transito del Nord con l'Oriente.

« Essa si dichiara favorevole al traforo del Sempione, a preferenza di quello del Monte Bianco, pur sentendo rincrescimento di non poter approvare quest'ultimo tracciato, il quale seduce per la sua grandezza e soddisfa il sentimento nazionale, essendo tutto in suolo francese; ma è d'uopo riconoscere che il tracciato del Sempione è più breve, più facile d'accesso e di minore altezza.

« Quello del Monte Bianco costituirebbe col Monte Cenisio un duplicato, senza poter competere col S. Gottardo. Per tutti questi motivi, la Camera reputa che il traforo del Sempione debba essere adottato ».

Ferrovie greche. — Il Ministro dell'interno di Grecia ha pubblicato il seguente avviso per la concessione delle due linee ferroviarie da Pireo a Larissa e da Pireo a Patrasso:

« Ministero dell'interno — Direzione dei lavori pubblici.

« Il Ministro dell'interno dichiara:

« I. Che il Governo concede, alle principali condizioni qui sotto enunciate, agli aspiranti che faranno le offerte più vantaggiose: 1° La *costruzione*, *la fondazione e l'esercizio d'una strada ferrata da Pireo a Larissa*, passando per Tebe, Elatea, Livadia, Lamia, Domocò e Farsaglia; 2° La *costruzione*, la *fondazione* e *l'esercizio di una strada ferrata da Pireo a Patrasso*, passando per Eleusi, Megara, Nuova Corinto, Zevgolati, Klatos, Sikia, Hilocastro ed Egio.

« II. La durata della concessione per ciascuna delle due linee è stabilita in 99 anni.

« III. La strada ferrata da Pireo a Larissa sarà divisa in 4 sezioni, e quella da Pireo a Patrasso in 3.

« IV. Il Governo garantisce l'interesse del cinque per cento sul capitale, che sarà fissato per l'offerta più vantaggiosa per ciascuna delle due ferrovie. I concorrenti dovranno fare la sottomissione separata per ognuna delle due ferrovie. L'interesse comincia a decorrere dopo l'apertura di ciascuna sezione all'use del pubblico, e in proporzione della spesa che sarà stata fatta.

« V. I terreni saranno presi alle condizioni sotto indicate.

« VI. I ponti e i *tunnels* della linea da Pireo a Larissa e della linea da Pireo a Nuova Corinto sui corsi d'acqua più importanti saranno costruiti per *un doppio binario*, ma i lavori secondarii ed i *rails* saranno fatti per un binario solo. Le opere d'arte, ecc., della seconda e terza sezione della linea da Pireo a Patrasso saranno eseguite egualmente per un solo binario. I ponti saranno costruiti in pietra, o in ferro, o con pilastri in pietra e tavolati in ferro.

« VII. I raggi delle curve di raccordamento non potranno oltrepassare il 25 per 1000.

« VIII. I lavori sono dichiarati di pubblica utilità, ed i terreni occorrenti saranno acquistati, o per componimento amichevole, o dietro stima di periti, secondo il disposto dal progetto, e il prezzo sarà pagato dalla ditta assuntrice. I terreni dello Stato però, posti fuori delle città, borghi e villaggi, saranno ceduti *gratis*.

« IX. Chi desidera conoscere altri particolari relativi all'intrapresa, dovrà dirigersi alla *Divisione dei lavori pubblici*, dove è depositata la proposta di Convenzione ed il Capitolato degli oneri.

« X. *Le offerte* si fanno in iscritto, e *devono essere consegnate al Ministero dell'interno* fino alle 5 *ore pom. del* 10 (22) *agosto* 1881, e appiedi delle medesime viene notata la data della presentazione. Il Ministro dell'interno, il direttore dei lavori pubblici, il regio commissario presso la Corte dei conti e la persona che presenta l'offerta vi apporranno la loro firma.

« XI. Nessuna offerta sarà presa in considerazione, se non sia accompagnata dalla ricevuta di uno Stabilimento di Banca notorio, attestante che l'offerente vi ha depositato, in denaro o in Obbligazioni di prestiti greci emessi dopo il 1862, un milione di franchi a titolo di cauzione. Questa somma sarà resa lo stesso giorno agli aspiranti, di cui non saranno state accettate le offerte.

« XII. L'11 (23) agosto prossimo, il Consiglio dei ministri deciderà, con atto speciale, intorno all'accettazione dell'offerta più vantaggiosa, se crederà che ne esistano, e stipulerà in questo caso la Convenzione all'uopo necessaria.

« Atene, 6|18 luglio 1881.

« *Il Ministro dell'interno*, N. PAPAMICALOPULO ».

Ferrovie dell'Algeria. — La Commissione del bilancio alla Camera dei deputati francese ha adottato un progetto di legge, con cui si apre un credito di 1,800,000 fr. per prolungare sino alle sorgenti del Kreider la ferrovia da Arzew a Saida nel Sud oranese. Un emendamento chiedente di portare il credito a 6 milioni e la testa di linea a Medjaia, al di là della linea dei Chotts, venne riservato sino a dopo presa intelligenza col Ministro della guerra.

Disastro ferroviario nel Messico — Sullo spaventevole disastro avvenuto il 23 giugno scorso, e di cui pubblicammo alcuni particolari nel nostro numero del 6 luglio p. p., i giornali messicani ci recano ora i seguenti particolari più diffusi.

Sulla linea di Morelos, di recente inaugurata, un treno trasportava un battaglione di fanteria partito da Cuautla. Nella piattaforma dei vagoni v'erano alcuni barili di acquavite.

Il tempo magnifico al momento della partenza si fece buio e minaccioso dopo qualche ora di viaggio, ed un forte vento di mare prese a soffiare con violenza.

Tosto la pioggia successe al vento, e l'uragano si scatenò impetuoso. La raffica era sì forte, che i pali telegrafici erano schiantati e i fili elettrici in pezzi.

Il conduttore, come il capitano di una nave in periglio, prese ogni possibile precauzione. La macchina andava ol passo, ed i serrafreni, discesi a terra, la seguivano al passo, osservando se vi fossero ostacoli frapposti dall'uragano lungo il binario.

Verso la Punta detta di Malpais s'era da poco costruito un grande e solido ponte, con tutte le precauzioni in previsione d'una straordinaria piena di acque.

Il ponte era terminato da 3 mesi, e la Compagnia aveva ricevuto le congratulazioni degli ingegneri nazionali e stranieri.

Quando la locomotiva giunse sul limitare del ponte, una spaventevole montagna d'acqua ne demoliva i pilastri. Ma per la oscurità della notte, malgrado i fanali del convoglio, il pericolo non fu veduto, ed il treno precipitò nell'abisso.

Fu un tonfo orribile, seguìto dall'urlo di terrore che a un tempo emisero i soldati, le donne, gli operaj e i fanciulli, che in numero di 400 erano nelle vetture.

Subito dopo, la caldaia scoppiava col rumore del tuono, e il fuoco si attaccava ai barili di acquavite.

Quest'incendio indescrivibile rischiarò una scena che non ha precedenti.

L'acqua, il fuoco e l'abisso, che si confondevano nell'orrore di migliaia di fiammelle che l'acquavite alimentava, simili a lingue di fuoco, tra lo scoppio dei barili e le grida disperate di centinaia di vittime!.....

Ed a tutto questo facevano coro le detonazioni dei fucili dei soldati, scaricanti da per sè al contatto delle fiamme.

La nuova di tanta catastrofe non giunse a Messico che all'indomani.

Furono ritrovati 138 cadaveri. Pochi si salvarono. Tutti gli altri più o meno feriti.

Fra gli scampati v'è un ufficiale, che col revolver alla mano aveva costretto il macchinista a seguire il viaggio, malgrado ch'ei presagisse una sventura. L'ufficiale ed il macchinista furono arrestati, e saranno giudicati.

Notizie Diverse

Colonizzazione dell'Agro Romano. — Il *Diritto* annuncia che l'on. Berti, ministro d'agricoltura industria e commercio, fra le altre cure del suo officio, ha preso molto a cuore lo studio di un progetto, che si riferirebbe ad una prima prova di colonizzazione agricola della campagna romana.

L'idea dell'onorevole Ministro sarebbe quella di fare la suddetta prova in certi terreni distanti otto chilometri dal punto di partenza dell'antico Foro.

Canale Villoresi. — La Società Romana per le condotte d'acqua, la quale, come è noto, ha assunto l'opera del canale Villoresi, ha già dato principio ai lavori. Al Ticino si stanno attuando gli studii e gli esperimenti per l'estrazione: studii che sono già avanzati, per cui fra poco si presenteranno i progetti per l'approvazione governativa, in seguito alla quale si darà mano tostamente all'opera. Anzi è nell'intendimento dell'Impresa di affrettare il lavoro anche per occupare i braccianti, cominciando dal prossimo autunno.

Il canale, a quanto si calcola, sarà eseguito in tutta la sua estensione, secondo l'intero progetto del defunto ingegnere Villoresi, e sarà compito nel periodo di anni 3.

Acqua potabile a Bergamo. — Il bellissimo acquedotto, che si costruisce a Bergamo per opera della Società Galopin, Jacob e C., e che darà a Bergamo l'acqua potabile, sarà compito alla fine di agosto, ed alla fine di settembre saranno prese tutte le diramazioni nell'interno delle case. Le prime prove del grande serbatoio dispensatore incominceranno il 15 agosto.

Nuovo acquedotto in Artena — Domenica scorsa veniva inaugurata in Artena (Velletri) la nuova fonte d'acqua perenne, che quel Municipio ha fatto testè costruire per dotare il paese di un elemento così necessario e di cui avevasi per lo innanzi grandissima penuria.

Con una tubulatura in ghisa della lunghezza di m. 4700, vennero condotte in paese le acque, allacciate mediante apposite gallerie in una collina posta a confine del vicino territorio di Rocca Massima.

Le acque oggi zampillano in una graziosa fonte eretta nel mezzo della piazza dell'*Unione*, la qual piazza venne in questa circostanza ingrandita e regolarmente sistemata mediante muraglioni di sostegno. Al disotto della piazza, abbeveratoi per bestiame e lavatoio per biancherie completano l'opera, utilizzando le acque a tutti gli usi a cui possono venir destinate.

I lavori progettati e diretti dal ch. ingegnere cav. Giuseppe Olivieri furono eseguiti dalla Società Italiana per condotte d'acqua.

Un sincero e meritato elogio va tributato al solerte Municipio, che, non curando di affrontare ingenti spese, seppe condurre a termine un'opera, che veniva altamente reclamata da lungo tempo da quella popolazione.

Strade provinciali. — La *Gazz. Uff.* del 28 luglio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 20 giugno scorso, con cui è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Siracusa.

Ufficii postali. — La Direzione generale delle poste annuncia che col 1° agosto p. v. sono stati istituiti i seguenti Uffizii postali di 2ª classe:

Bussolengo (provincia di Verona), Breganze (Vicenza), Casalromano (Mantova), Giudecca (Venezia), Migliarino (Migliaro, Ferrara), Pannarano (Benevento), Parco Reale (Torino), Pontecagnano (Montecorvino Pugliano, Salerno), Robilante (Cuneo), Sant'Ambrogio di Valpolicella (Verona).

Servizio dei pacchi postali. — Con Reale Decreto del 26 luglio p. p. venne approvato il regolamento per l'esecuzione della legge sul servizio dei piccoli pacchi postali, annunciata nel nostro numero precedente. E con decreto ministeriale del 29 detto mese, è stato approvato il primo elenco degli Uffizii postali autorizzati a tale servizio. In questo elenco, che comprende ben 1,700 Uffizii, si trovano compresi tutti i Comuni provveduti di Stazioni ferroviarie, i capiluoghi di provincia e di circondario, e quelle altre località la cui importanza commerciale consigliava di ammetterle subito al servizio in parola.

Ufficii telegrafici. — Il 24 luglio in Gallico (provincia di Reggio Calabria) ed in Vignale (provincia di Alessandria), ed il 30 in Montella (provincia di Avellino) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 25 è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di San Basilio Pisticci (provincia di Potenza).

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che, a partire dal 1° agosto corr., le tasse per le località dell'America del Nord, dell'America centrale e delle Guiane subiscono le seguenti riduzioni per parola:

Per Terreneuve e Saint Pierre Minquelon, riduzione di 65 centesimi; per Deuver e Leadville nel Colorado, di lire 1.75; per Columbia Britannica e Vancouver, riduzione di lire 1.80.

Per le altre destinazioni dell'America del Nord (comprese le altre località del Colorado) e per le Antille, riduzione di lire 1.25.

Nuovi francobolli postali tedeschi — Leggiamo nel *Journal des Débats* che l'Amministrazione delle poste di Germania pose testè in vendita dei francobolli postali stampati mediante colori che si cancellano con l'acqua. Questa innovazione è stata introdotta allo scopo di

evitare che si mettessero di nuovo in circolazione dei francobolli usati, in cui il marchio postale era stato cancellato per mezzo di un processo chimico.

I nuovi francobolli rendono impossibile una frode di tal fatta; ma ciò impedisce in pari tempo di scollare i francobolli, poichè, bagnandoli, si toglie loro il colore e si rendono quindi inservibili.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii mantennero nella scorsa ottava press'a poco i corsi che ebbero nella precedente, malgrado che la negoziazione d'essi procedesse molto fiaccamente. Le Azioni della Società delle Meridionali, per un momento, scesero da 430 a 477, riebbero il 480 e 481, e chiusero a questo prezzo; le Obbligazioni relative ferme sul 282.50; stazionarii e nominali i Boni a 535.

Le Sarde, della serie A, vennero quotate a 279.50; le altre, della serie B, a 276 50; le nuove, a 281.75; le Sarde di preferenza a 217.

Le Palermo-Trapani, 1ª emissione, segnate a 285.25; quelle di 2ª emissione a 280.75. Le Centrali toscane stazionarie a 464.50; le Pontebbane a 444.50; le Meridionali austriache a 283.50; le Azioni Ferrovie Romane, poco trattate, ebbero il prezzo di 146.50.

A Parigi ben tenute le Azioni lombarde, in seguito agli accordi stabiliti tra la Società e il Governo italiano sulla vertenza esistente. Il prezzo di esse Azioni da 280, che avevano in principio, salì a 291; le Obbligazioni anch'esse migliorate da 281 a 283; le Vittorio Emanuele da 287 a 291. Azioni ed Obbligazioni Ferrovie Romane senza mercato.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sottobanca con diaframma e rialzo di banca nel tratto d'argine destro di Po al froldo Sabbioncello-Lagomoro S. Giovanni, in Comune di Quingentole, per il presunto importo di L. 93,944. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 5000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al 20° del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della costruzione di un tronco di strada militare e di due magazzini da polveri con corpo di guardia, in Valle del Lagaccio in Genova, sul dato di L. 178,000, ribassato di L. 18.65 per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo per la costruzione di un nuovo braccio di fabbrica nella Caserma distrettuale di Ravenna, sul dato di L. 146,500, ribassato del 21.56 per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso la Congregazione di carità di Lugo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del nuovo Ospizio Sassoli, in diminuzione del presunto importo di L. 83,960.43. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine di rigurgito in destra del colatore Riello Giarola, e dell'argine maestro del Gargatano nel 4° comprensorio del Po, in Comune di Mortizza, per il presunto importo di L. 80,690. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Collegno (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto di strada carreggiabile fra l'abitato e la Stazione del Baraccone sulla ferrovia di Rivoli, per il presunto importo di L. 12,600. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso la Segreteria comunale.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'Officina pirotecnica presso la Barriera di S. Paolo in Torino, per il presunto importo di L. 86,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Pietrapertosa, che dall'interno dell'abitato del Comune va a congiungersi colla provinciale Corleto Tricarico, della lunghezza di m. 5714, per il presunto importo di L. 101,200. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 9500.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'imbancamento con diaframma d'un tratto dell'argine destro di Secchia, detto Borghe ed Imperiata, fra i segnali 52, e 58, in Comune di Quistello, per il presunto importo di L. 53,000. Lavori da eseguire entro 50 giorni. Deposito interinale L. 5000 in contanti o rendita D. P; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera idem.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro di Po nella località Coronella Nuova Occhiobello, in Comune di Occhiobello, per il presunto importo di L. 49,078. Lavori da eseguire entro 50 giorni. Deposito interinale lire 3500, in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 7000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto.

— Il 13 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada Caserta-Capua, dal portone della Reggia di Caserta al principio dell'abitato di S. Maria e dagli Archi di Capua all'incontro della strada di Roma, della lunghezza di m. 8459.60, per l'annuo canone di L. 15,000. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato in rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un battello-fanale per il porto di Genova, per il presunto importo di L. 49,400. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 5000, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di allargamento e costruzione del Nuovo Corso e pel tratto dall'Arco del Pontile al Corso Vittorio Emanuele, per il presunto importo di lire 139,520. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva consistente in una massa di lavori eseguiti per L. 30 mila.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione dei fari e fanali di Palinuro, Capodorso e Fuonti. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1887, per l'annuo canone di lire 8357. Deposito interinale L. 2600, cauzione definitiva L. 4600.

— Nello stesso giorno, presso l'Amministrazione dell'Ospizio di Oropa (prov. di Biella), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo braccio di fabbricato per abitazioni in Oropa, per il presunto importo di L. 100,000. Deposito L. 1000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Pinerolo, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della costruzione del fabbricato ad uso Scuole nella detta città, sul dato di L. 121,800, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un gran ponte sul Crati, in una sola campata di 67 metri.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal 9 al 15 luglio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	411,458.10	284.55
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	417,755.75	288.90
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	— 6,297.65	— 4.35
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	12,632,869.56	8,736 42
Introiti corrisp. del 1880	1,446.—	11,521,479.36	7,967 83
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+ 1,111,390.20	+ 768.59
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	179,622.44	137.43
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	146,410.57	124.60
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 132—	+ 33,211.87	+ 12.83
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,285.62	5,971,523.07	4,644.86
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,166.16	4,552,534.18	3,903.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 119.46	+ 1,418,988.89	+ 740.99

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	31,635,84	14,187,61	8,653,64
Piccola Velocità	9,594,84	541,37	3,677.75
Totali . . .	41,230,68	14.728,98	12,331.39

Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal 14 al 20 maggio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana, .	1,681	646,831.78	20,032.97
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	573,475.90	17,837.32
Differenza (in più . . .	—	73,355.88	2,195.65
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 maggio 1881 .	1,681	12,372,308.49	19,188.80
Periodo corr. 1880	1,681	11,002,519.96	17,111.08
Aumento	—	1,369,788.53	2,077.72
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di marzo 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,181.95	31,797.17	3,214.49	42,193.61
Bagagli e cani . .	115.51	551.26	68.76	735.53
Merci a grande vel.	1,180.05	5,253.84	472.23	6,906 12
Merci a piccola vel.	10,299.05	24,363.95	3,998.40	38,661.40
Introiti diversi . . .	460.53	569.59	218.42	1,248.54
Totale . . .	19,237.09	62,535.81	7,972.30	89,745.20

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

EMISSIONE DI 100,000 AZIONI

DA L. 500 CIASCUNA

deliberata dall'Assemblea Generale del 31 Maggio 1881

A concorrere alla quale hanno diritto soltanto i portatori delle Azioni in circolazione e delle Cartelle di godimento

1. Le nuove Azioni sono emesse a L. 450 ciascuna, prezzo al quale saranno rimborsate dal Governo qualora avvenga il riscatto entro il termine fissato dall'Art. 22 della Convenzione 28 Aprile 1881, cioè dentro il 31 Dicembre 1882, prorogabile di sei mesi sopra domanda del Governo o della Società.

2. Fine a quel giorno le nuove Azioni avranno diritto agli stessi reparti di utili che saranno fatti alle vecchie Azioni, in proporzione però dei versamenti e del tempo decorso sui medesimi.

3. Quando il Governo non usi della facoltà del riscatto, le nuove Azioni liberate di lire quattrocentocinquanta saranno in tutto equiparate a quelle già in circolazione, costituenti il capitale primitivo della Società, e saranno rimborsate al prezzo nominale di L. 500 l'una entro il termine in cui e nei modi coi quali si opera l'estinzione di quelle costituenti il primitivo capitale sociale.

4. Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione, nella proporzione di una nuova Azione per ogni due Azioni vecchie, o Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate.

5. I portatori delle vecchie Azioni i quali volessero parteciparo all'acquisto delle nuove, dovranno presentare le domande di sottoscrizione dal 1 al 31 Agosto 1881

alla Sede della Società a Firenze
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a Roma
» » » » » a Torino
» » » » » a Genova
» Cassa Generale a Genova.
al signor Giulio Belinzaghi a Milano
alla Banca di Credito Italiano a Milano
ai signori Jacob Levi e figli a Venezia
alla Banca Nazionale, succursale a Livorno.

6. Le domande di sottoscrizione dovranno essere accompagnate dal primo versamento di L. 150 per ogni Azione richiesta e dalla distinta delle Azioni vecchie, o Cartelle di godimento, le quali debbono essere contemporaneamente presentate. Sopra queste Azioni, o Cartelle di godimento sarà posto un bollo per accertare che quei Titoli hanno fatto uso del diritto di opzione e saranno restituite al presentatore.

7. Sarà rilasciato all'atto della sottoscrizione una ricevuta provvisoria di Cassa per l'ammontare del pagamento delle L. 150 per ogni Azione richiesta.

8. Questa ricevuta dovrà essere restituita all'atto della consegna dei certificati provvisori, la quale sarà fatta dalle stesse Case presso le quali fu fatta la sottoscrizione.

Del giorno in cui comincerà la suddetta consegna, sarà dato pubblico avviso.

9. I portatori delle vecchie Azioni, i quali non avranno fatto la domanda di sottoscrizione come è detto al paragrafo 6, trascorso che sia il 31 Agosto 1881 si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all'acquisto delle Azioni nuove.

10. Sulle nuove Azioni sarà fatto.

Il 2° Versamento di L. **100** il 30 Novembre 1881.
» 3° » » **100** il 28 Febbraio 1882.
» 4° » » **100** il 31 Maggio 1882.

11. A coloro che faranno il primo versamento prima del 31 agosto 1881 sarà accordato un interesse del 5 0[0 l'anno in ragione dei giorni dell'anticipato pagamento.

Sarà pure accordato un interesse a ragione del 5 0[0 l'anno a coloro che pagassero anticipatamente e per intero, uno o tutti i successivi versamenti alle scadenze fissate.

12. Saranno applicate a questa nuova emissione di Azioni le disposizioni degli Art. 10, 11 e 12 degli Statuti relative al rilascio dei Certificati provvisorii, al cambio dei Titoli definitivi ed al ritardo dei pagamenti sopra stabiliti.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. — *Le formule stampate delle domande si trovano presso la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, e presso i Banchieri incaricati.*

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	114,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	20,500	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	91,000	»
CERCHI d'acciaio	»	78,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	762,000	»
GHISA da rifondere	»	87,000	»
OTTONE da rifondere	»	30,000	»
RAME da rifondere	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	4,000	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi f. s.	»	18,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 agosto p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 18 Luglio 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 10 Agosto 1881. N.° 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
ALL'ESPOSIZIONE NAZIONALE DI MILANO

Dall'on. Ministro dei lavori pubblici, comm. Alfredo Baccarini, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare del *Catalogo dei lavori monografici, studii, disegni ed oggetti inviati all'Esposizione nazionale di Milano nel* 1881, allo scopo di mettere in evidenza il progresso fatto nei lavori pubblici dal nuovo Regno d'Italia.

Questo interessante volume, elegantemente stampato dalla tipografia Elzeviriana in Roma, si divide in tre parti: la 1ª comprende i Cenni monografici sui singoli Servizii dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici; la 2ª comprende le Relazioni, disegni, documenti ed altri oggetti a corredo dei detti Cenni monografici; la 3ª comprende le pubblicazioni e scritture varie degli ufficiali del Genio civile e delle Ferrovie dell'Alta Italia (444 delle prime, e 56 delle seconde).

Nella *Introduzione* si fa notare che « l'Esposizione universale del 1878 è di troppo recente data per escludere da questa di Milano tutti gli oggetti che hanno figurato a Parigi, e limitarsi a presentare solamente le opere eseguite nell'ultimo triennio. Si è giudicato quindi conveniente di aggiungere a quanto venne inviato a Parigi tutto ciò che di notevole fu fatto negli anni 1878-1879-1880, tanto più che i lavori eseguiti sono per la maggior parte lo sviluppo di un programma anteriore, e formano quasi seguito e complemento di quelli antecedentemente esposti.

« Seguendo questo concetto, si presentano all'Esposizione di Milano, in 12 distinti volumi, i Cenni monografici sui singoli Servizii dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, espressamente redatti per la circostanza dell'Esposizione universale di Parigi. E siccome le notizie in essi contenute si arrestano al 31 dicembre 1877, così vengono queste completate a tutto il 1880 in un separato volume, che forma seguito ed appendice a quelli antecedentemente pubblicati ».

E di questa nuova pubblicazione l'on. Ministro si compiacque di trasmetterci parimenti un esemplare, come già fece della precedente; e noi non possiamo che rendergliene le più vive grazie, mentre ci affrettiamo ad offrirne ai nostri lettori un conveniente sunto, inteso a far conoscere, in modo sintetico, la gestione tecnica, economica ed amministrativo del Ministero dei lavori pubblici durante l'ultimo triennio.

Alla fine del 1880, le nostre strade ordinarie misuravano chilometri 117,480, di cui 8197 di strade nazionali, 27,286 di strade provinciali, ed 81,997 di strade comunali. Di tutte queste strade, durante l'ultimo triennio ne furono costruiti chil. 6297; e di questi, 507 lo furono direttamente dallo Stato, che concorse anche con più o meno larghi sussidii alla costruzione di 3356 chilometri di strade comunali obbligatorie.

Le strade ferrate, costruite in quest'ultimo periodo di tempo, furono 603 chilometri, di maniera che alla fine del 1880 esse raggiungevano la lunghezza di chil. 8600, circuendo in gran parte l'Italia lungo l'estesissimo littorale, allacciandone i principali scali marittimi, valicando in più punti l'Appennino, ed aprendoci sei comunicazioni con le nazioni limitrofe, compresovi il passaggio del Gottardo. A dare una idea dello sviluppo raggiunto nell'esercizio delle nostre strade ferrate, ecco alcune cifre relative al 1879. Il numero complessivo dei viaggiatori fu di 30,405,347, ossia di 3662 per chilometro di lunghezza media esercitata, ed il prodotto relativo fu di L. 70,025,586. Le merci trasportate a grande ed a piccola velocità ammontarono rispettivamente a tonn. 396,843 ed 8,371,710, e si trasportarono anche 2,172,712 capi di bestiame.

Il servizio venne fatto con 119 locomotive a ruote libere, 707 a quattro ruote accoppiate, 510 a sei ruote accoppiate, ed 80 ad otto ruote parimenti accoppiate; con 440 carrozze per viaggiatori, e 23,679 carri da merci.

Allo sviluppo delle strade ferrate dobbiamo aggiungere quello delle tramvie. Non tenendo conto di quelle a cavalli, osserviamo che di quelle a trazione meccanica, mentre alla fine del 1877 misuravano appena chilometri 305, al 31 dicembre del 1880 se ne avevano già più di 700 in esercizio, 230 in costruzione, ed erano in corso le domande di concessione per 1150.

Le tramvie a trazione meccanica hanno raggiunto il massimo sviluppo nelle provincie lombarde. Dei 700 chi-

lometri aperti all'esercizio alla fine del 1880, ben più della metà, 400 circa, si sviluppano nei territorii delle provincie di Milano e limitrofe, percorrendole in tutte le direzioni ed aumentando in esse il movimento ed il commercio, la prosperità, la ricchezza.

Questo per quanto riguarda la viabilità ordinaria e ferroviaria; per ciò che si riferisce ai lavori idraulici, eccone i dati:

Alla fine del 1880, le arginature dei nostri fiumi, in cura diretta dello Stato, misuravano chilometri 5811, di cui 2042 in froldo e 3769 in golena. Gli argini, non più soggiacenti alla massima piena, raggiungono una lunghezza di chilometri 5423, e di essi 1814 vennero rialzati e sistemati a tutta grossezza dopo il 1872.

Ai corsi d'acqua di secondaria importanza provvedono i privati, sia isolatamente, sia riuniti in Consorzio. Questi Consorzii sono di difesa, di scolo o misti, a seconda che si prefiggono l'uno o l'altro scopo, od ambedue insieme riuniti. Questi Consorzii idraulici hanno in Italia una splendida tradizione: durante l'ultimo triennio se ne costituirono 81, di maniera che, aggiunti a quelli anteriormente costituiti, al 31 dicembre 1880 si avevano 316,000 proprietà riunite in 963 Consorzii idraulici, di cui 517 hanno per iscopo la difesa dalle inondazioni o corrozioni dei fiumi e torrenti, 303 lo scolo di bassa campagne, 112 lo scolo e la difesa insieme, e 31 si prefiggono scopi diversi. La lunghezza totale dei corsi d'acqua appartenenti ai Consorzii è di chil. 15,771, e per 6071 di essi corrono arginati. A mezzo di questi corsi d'acqua, o delle arginature di cui sono muniti, si difende dalle inondazioni una superficie di ettari 364,889, si provvede allo scolo di bassi terreni per l'estensione di ettari 1,237,295, e si garantiscono dalle acque, procurando in pari tempo un facile scolo, ettari 361,137 di ubertose campagne.

I lavori di bonificazione, a cura diretta ed indiretta dello Stato, ebbero anch'essi il loro sviluppo. Vi si diede opera in 25 località diverse, sparse in 13 provincie del regno. Furono compiuti gli studii pel bonificamento dell'Agro Romano, e vennero presentate al Parlamento la legge speciale per l'esecuzione di tali opere, nonchè una generale organica, sì per regolare convenientemente quanto si riferisce a' lavori di bonificamento, come ancora per dare ai medesimi un valido impulso.

I lavori eseguiti nei porti, oltre quelli di manutenzione, furono diretti allo scopo di migliorare i fondali, onde renderli adatti alle navi di grande immersione, di svilupparne le calate e le banchine di approdo, e di aumentarne le opere di protezione, onde meglio corrispondano agli ammodernati bisogni. Tra i lavori eseguiti nei porti durante l'ultimo triennio, hanno il primo posto quelli del porto di Genova. La nuova sistemazione di quel porto ebbe principio il 14 ottobre del 1877, ed alla fine del 1880 eransi già gettate 1,608,042 tonn. di pietre naturali, e numero 5,603 massi artificiali: queste opere importarono oltre 6 milioni di lire.

L'illuminazione delle nostre coste fu anch'essa oggetto di cure speciali in questi ultimi anni. Con la legge 19 luglio 1879 vennero assegnati i fondi in 3 milioni di lire onde migliorare l'illuminazione stessa; ed alla fine del 1880 erano iniziati i lavori per i fari a Capo Vado, all'isola del Tino, in due punti dell'isola del Giglio, alle isole di Giannutri, di Ponza, di Zannone, a Punta Imperatore, alla marina di Scario, alla Punta di Pezzo, all'isola di Salina, ai Capi Peloro e Zafferano, alle isole di Ustica e di Pantelleria, a Punta Maistra, a Sacca di Piave, ed agli scogli Porcelli e Balato.

I più importanti di questi fari sono: quello all'isola del Tino, il cui fuoco luminoso a luce elettrica ed a grappi di lampi si ergerà a 117 metri sul livello del mare, e rischiarerà tutto l'orizzonte per una distanza di 27 miglia marine; e quello a Punta di Maistra, che si innalzerà sopra una torre alta 45 metri sul comune marino. Questo faro illuminerà tutto l'orizzonte, avrà la portata di 20 miglia marine, ed incrocierà i suoi fuochi con quelli del faro di Sacca di Piave; oltre di ciò, fu disposto di aggiungere alla Punta di Maistra un'altra opera di completamento, mediante istituzione di una sirena a vapore, che segnali nelle notti più disastrose e più oscure i pericoli ai naviganti in quegli infidi paraggi.

Il servizio delle Poste ha progredito anch'esso in ogni sua parte. La Convenzione firmata a Parigi nel 1878 per l'Unione universale delle Poste, ed alla quale presero parte 33 Stati ed altri aderirono dappoi, compì l'opera iniziata a Berna nel 1874 con tanto plauso del mondo civile. Un altro rilevante progresso si ottenne con la Convenzione del 1880 per lo scambio dei piccoli pacchi.

Gli Ufficii postali nel regno aumentarono nell'ultimo triennio di 224, raggiungendo così il numero di 3337. Il numero delle corrispondenze in un anno raggiunse la cifra di 143,587,000 per le lettere, di 19,889,000 per le cartoline, e di 143,729,000 per le stampe. Il numero dei vaglia emessi nel 1880 fu di 3,896,529 per l'importo di L. 483,831,051, quello dei vaglia pagati fu di 4,208,624 per l'importo di L 499,473,118. Il numero dei libretti postali di risparmio, alla fine del 1880, raggiunse la cifra di 339,772, mentre la somma a credito dei depositanti ammontava a 45 milioni di lire in cifra tonda. Anche il servizio postale commerciale marittimo prese negli ultimi anni un singolare sviluppo. Le leghe percorse in un anno possono ora valutarsi a 695,544, ed il materiale navigante delle Società si compone di ottanta battelli di varia dimensione per 53,106 tonnellate, senza tener conto di dodici piroscafi della Società *peninsulare ed orientale.*

Per quanto si riferisce al servizio telegrafico, ecco le cifre che ci dimostrano il suo progresso. Alla fine del 1877, lo sviluppo dei fili misurava chil. 80,596, ed alla fine del 1880 raggiunse i chil. 85,734. I nuovi Ufficii aperti al pubblico furono nell'ultimo triennio 294; di modo che alla fine del 1880, il numero totale degli Ufficii era di 1534, oltre a 31 posti semaforici. Nel 1878 vennero fatti esperimenti per l'applicazione dei telefoni, e gli esperimenti stessi vennero proseguiti negli anni seguenti. Questo servizio comincia anch'esso a prendere un certo sviluppo nelle principali città del regno. Nel 1879, in vista degli ottimi risultati che dà l'apparato automatico *Wheatstone*, che vince in celerità ogni altro sistema, la Amministrazione conchiuse un contratto, con cui è autorizzata a far uso di questo sistema su qualunque delle sue linee. Notiamo altresì che con la Convenzione firmata a Londra il 18 luglio 1879 venne stabilito il regolamento pel servizio telegrafico internazionale.

Riassunti i progressi fatti per ogni ramo di servizio, ne riassumiamo egualmente le spese.

Durante l'ultimo triennio, vennero pagati dal Ministero dei lavori pubblici:

Per l'Amministrazione centrale . . .	L.	2,272,527
Pel Corpo del Genio civile	»	8,663,164
Per le strade ordinarie	»	76,325,043
Per i fiumi e torrenti.	»	37,584,832
Per ponti, spiaggie e fari	»	24,288,765
Per le bonificazioni	»	6,401,651
Per sussidii e concorsi per opere idrauliche e porti.	»	3,476,795
Per le strade ferrate, comprese le garanzie	»	291,404,287
Pel trasferimento della Capitale . .	»	1,548,728
Per i telegrafi	»	23,735,338
Per le poste	»	70,753,586
Per spese generali d'amministrazione.	»	1,861,556
In tutto	L.	548,324,272

Che se a queste si aggiungono quelle pagate dal 1861 al 31 dicembre del 1877, come risultano dalla pubblicazione fatta per l'Esposizione universale di Parigi, si avrà che, dalla costituzione del regno d'Italia fino al 31 dicembre del 1880, furono spese per lavori e servizii pubblici L. 2,988,324,210. —

Questo per la parte tecnica ed economica; per quanto

poi riguarda la parte legislativa, notiamo che, durante l'ultimo triennio, vennero presentati al Parlamento, oltre quelli di bilancio, 57 progetti di leggi speciali relativi al Ministero dei lavori pubblici, e la maggior parte di questi, avendo riportata la necessiria approvazione, fanno già parte delle leggi dello Stato.

Fra queste leggi e progetti ve ne sono parecchi di straordinaria importanza; e rammentiamo fra tutte la legge pel completamento della rete ferroviaria del regno, e l'ultima per lavori straordinarii stradali ed idraulici.

L'una e l'altra costituiscono, per così dire, il programma delle pubbliche costruzioni per un periodo di parecchi anni; la prima ne impone un onere di L. 1,464,292,597; la seconda di 424,351,400, compresi in esse i residui impegni di bilancio ed i concorsi degli enti morali interessati; e così, per l'una e per l'altra insieme riunite, dobbiamo sostenere la spesa di circa 1 miliardo ed 888 milioni di lire in cifra tonda.

« Egregia somma, che sarà dai posteri tanto meno rimpianta, quanto maggiore sarà quella dei beneficii che per essa verranno loro tramandati in retaggio ».

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 30 giugno 1881.

In relazione al nostro numero del 1° giugno scorso, ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 103, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 giugno 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di giugno
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,716.70	7,167.70	14,884.40
Cunetta dello strozzo »	7,703.70	7,167.70	14,871.40
Strozzo ... »	7,297.40	7,034.70	14,332.10
Escavazione completa e continua ... »	5,987.00	6,097.00	12,084.00
Muratura della volta »	7,033.70	7,115.70	14,149.40
Id. del piedritto Est »	5,794.00	6,011.40	11,805.40
Id. del piedritto Ov. »	6,745.00	6,912.10	13,657.10
Acquedotto ultimato »	5,235.00	6,573.00	11,808.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	5,235.00	5,897.20	11,132.20
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,794	1,525	3,319
Id. massimo id. »	2,069	1,723	3,792
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	27,914,475	26,655,320	54,569,795

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di giugno, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto giugno	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen ...	31.980	960.900	854.070	89
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	1,293.810	1.191.870	92
Airolo-Biasca ...	45.838	1.697.500	1,537.280	91
Cadenazzo-Pino ...	16.200	321.390	279.470	87
Giubiasco-Lugano ...	25.952	553.820	519.200	94
Totale ...	158.712	4,827.450	4.381.890	91
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen ...	31.980	51.530	42.660	83
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	92.790	75.800	82
Airolo-Biasca ...	45.833	79.510	70.640	89
Cadenazzo-Pino ...	16 200	34,770	31.340	90
Giubiasco-Lugano ...	25.952	38.440	26.720	70
Totale ...	158.712	297.040	247.160	83

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO Situazione alla fine di giugno	STROZZO p. 0/0	VOLTA Situazione alla fine di giugno	VOLTA p. 0/0	PIEDRITTI (2) Situazione alla fine di giugno	PIEDRITTI (2) p. 0/0
	metri	metri		metri		metri	
c) Gallerie.							
Immensee-Fluelen ...	5,585.50	5,586	100	5,284	—	10,585	—
Fluelen-Goeschenen ...	7,282.80	6,986	96	5,052	—	5,882	—
Airolo-Biasca ...	8,079.70	6,437	80	3,035	—	4,251	—
Giubiasco-Lugano ...	3,229.20	2,610	81	1,850	—	4,092	—
Totale ...	24,177.20	21,619	89	15,281	—	24,811	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — Si lavora alle murature dei due piccoli tunnel di Rindelfluh e di Sulzeck, i due soli sotterranei che non sieno ancora compiuti in questa sezione.

Fluelen-Göschenen — Dedotte le parti costruite a cielo scoperto, in questa sezione non rimangono che 234 m. di strozzo da abbattere nei tunnel di Inschi, di Pfaffensprung, di Mühle, di Strahlloch, di Leggistein e di Naxberg. I lavori di escavo sono terminati per tutti gli altri sotterranei.

Quanto alle murature, si lavorò soprattutto in quelle dei 3 tunnel elicoidali di Pfaffensprung, di Wattingen e di Leggistein, e si realizzarono soddisfacenti progressi. Inoltre un certo numero di portali fu compiuto entro il mese; e quasi tutti gli altri sono in opera.

Le murature previste sono pressochè tutte terminate pei tunnel di Windgaelle, di Bristenlacci, di Breitun, di Meitschlingen, di Muhren, di Kirchberg, di Wattingen e per tutte le grllerie.

Airolo-Biasca — Restano ancora 1543 m. di strozzo da aprire nei quattro tunnel elicoidali della rampa d'accesso Sud. Durante il mese di giugno, i lavori di escavo di questi tunnel fecero nuovi progressi insufficienti; siffatti lavori restano in arretrato del programma, e noi credemmo dover insistere di nuovo presso la Compagnia sui pericoli di tale ritardo, invitandola a prendere le misure necessarie per infondere una maggiore attività nell'allargamento in calotta dei tunnel in questione, nonchè nei lavori di rivestimento, i quali nel mese di giugno non ebbero egualmente dovunque i progressi voluti — Nei tunnel di Freggio e di Travi, l'allargamento in calotta si fa a macchina; così pure l'abbattimento dello strozzo nel primo di questi sotterranei.

Si lavorò ad un certo numero di portali.

Il tunnel di Bascierina è il solo interamente compiuto; quello di Polmengo sta per esserlo.

Giubiasco-Lugano — Nel tunnel del Cenere, i progressi realizzati in giugno per l'allargamento dello strozzo permettono di sperare che l'escavo completo del tunnel potrà esser compiuto nel mese di settembre. Dal lato Sud, lo strozzo è aperto contemporaneamente su tutta la sua lunghezza ed a mano; dal lato Nord invece, l'allargamento comincia da una cunetta aperta in due piani con macchine (2 all'attacco superiore e 4 all'inferiore). Il resto dello strozzo si toglie dopo la cunetta, nei piccoli cantieri, ed a mano.

I lavori di rivestimento fecero nel giugno dei progressi considerevoli.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di giugno su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	7,383,200	66
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,425,900	15,385,000	69
Airolo-Biasca............	»	23,254,700	15,030,200	65
Cadenazzo-Pino..	»	2,438,900	1,342,300	55
Giubiasco-Lugano.......	»	7,798,800	4,213,100	54
Totale	Fr.	67,063,600	43,353,800	65

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di giugno risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen........	N.	119	1,191	1,310
Fluelen-Goeschenen........	»	1,235	1,480	2,715
Airolo-Biasca	»	1,818	1,267	3,085
Cadenazzo-Pino..............	»	»	605	605
Giubiasco-Lugano...........	»	771	887	1,658
Totale	N.	3,943	5,430	9,373

SEMPIONE O MONTE-BIANCO

Abbiamo finalmente sott'occhio il rapporto, che, come fu già annunciato, venne presentato il 13 luglio p. p. all'Ufficio della Camera dei deputati di Francia dal sig. Brossard, a nome della Commissione incaricata di studiare la questione di un nuovo passaggio delle Alpi tra la Francia e l'Italia.

Non potendo noi riprodurre l'intero documento, ci limitiamo ad offrirne un sunto ai nostri lettori, che da lungo tempo s' interessano dell'argomento, al quale si riferivano da ultimo i nostri numeri del 13 e 20 luglio p. p. e del 3 corr.

Dopo un breve riassunto storico della questione, il rapporto constata che la Commissione fu unanime nel lasciare in disparte la soluzione Belfort-Gottard, accarezzata dal Ministero; nonchè una nuova linea diretta tra Calais e Marsiglia, proposta dai deputati delle Bocche del Rodano, ma insufficiente agli interessi francesi. Il rapporto stabilisce, in seguito, che un nuovo passaggio attraverso le Alpi è indispensabile per lottare contro il Gottardo.

In poche parole il relatore mette fuor di questione il Piccolo San Bernardo, pel motivo (abbastanza singolare per un partigiano del Monte Bianco) che questo passaggio è troppo lontano dal punto d'arrivo del Gottardo, e che non potrebbe fargli un'utile concorrenza. I lettori del sig. Brossard diranno senza dubbio che, se questo argomento è giusto pel Piccolo San Bernardo, viemmaggiormente sarà giusto pel Monte Bianco.

Stabilita questa premessa, il rapporto entra ad esaminare comparativamente il Sempione ed il Monte Bianco.

Constata che, a proposito di questi due progetti, non vi ha un documento *ufficiale*, imperocchè il Governo francese non ha sino ad oggi studiato ufficialmente nè l'uno, nè l'altro.

Da questo il sig. Brossard abilmente viene alla conseguenza, che la Commissione deve necessariamente ammettere le affermazioni dei promotori, sia dell'uno, come dell'altro progetto; cosicchè il rapporto prende da qui le mosse per trattare sovra un piede di eguaglianza le affermazioni dei signori Chardon e consorti, le quali non basano sovra alcuno studio tecnico profondo, e sovra piani e preventivi dettagliati e circostanziati come quelli del Sempione. Egli è vero che un pò più lungi il rapporto vivamente critica il progetto dell'ing. Lommel, e dichiara che la Commissione fu unanime nel riconoscere che, se il Sempione fosse adottato, necessiterebbe:

1. Aprire il tunnel più basso ancora;

3. Cambiare completamente il tracciato da Iselle a Domodossola, portandolo sull'altra riva della Diveria, prolungandolo nelle vallate laterali in modo da ridurre le pendenze dal 23 al 15 od anche al 12 p. 0[100].

Il rapporto, per altro, riconosce che, in queste condizioni, il Sempione sarebbe la linea più breve da Parigi a Milano; e che la sua altezza sarebbe probabilmente inferiore a quello del Monte Bianco. Ma, d'altra parte, il signor Brossard sviluppa con ampiezza l'argomento chiamato *nazionale*, dedotto dalla grande importanza per la Francia di non passare *sovra alcuna particella di territorio straniero*, e di avere in casa sua uno degli sbocchi del traforo. Si potrebbe raccomandare questa parte di rapporto alla particolare attenzione dei confederati di Ginevra; no-

tandosi pure che il sig. Brossard non calcola punto i trattati del 1860 e del 1815 sulla neutralizzazione dell'Alta Savoja.

Infine il signor Brossard insiste sul punto che presentemente il movimento commerciale nella Svizzera Romanda, o dalla medesima proveniente, in gran parte si fa sovra Marsiglia, mentre il Sempione lo farebbe divergere verso Genova; ma non si cura di dire se, per avventura, questo argomento non si applicherebbe a più giusto titolo al Monte Bianco. In ogni modo, si fa sempre più manifesto che con questo tracciato non si mira che a favorire la Francia a spese dell'Italia.

In tutto questo (dice il corrispondente parigino della *Gazette de Losanne*) non credo vi sia alcun giusto motivo per scuotere la fiducia dei partigiani del Sempione.

Ed a questo proposito, è prezzo dell'opera accennare che nella Commissione parlamentare vi ha un ingegnere in capo di ponti e strade, di molto merito, e ad un tempo Direttore generale delle ferrovie dello Stato, il sig. Lesguillier, il quale, prima di essere nominato commissario, non prese parte alcuna, nè pel Sempione, nè pel Monte Bianco.

Egli non appose la sua firma, nè alla proposta di Leone Renault, nè a quella di Dupont. Egli ha voluto riservare il suo giudizio; e la fiducia che i suoi lumi inspiravano ai suoi colleghi fu sì grande, che all'unanimità venne nominato relatore, e non fu che in seguito al suo rifiuto che gli venne sostituito il signor Brossard. Il signor Lesguillier studiò la questione, conferì cogli autori dei diversi progetti, visitò i luoghi; ed in seguito a questo studio coscienzioso (che non fu fatto dai signori Brossard e colleghi partigiani del Monte Bianco), ha trovato la questione così chiara, che rifiutò lui solo d'associarsi alla proposta della Commissione, e dichiarò che il progetto del Monte Bianco è incapace di sostenere il confronto col Sempione.

Questi apprezzamenti di un uomo di tanta autorità, il voto recentissimo della Camera di commercio di Parigi e del Municipio di Milano, senza dubbio consoleranno gli amici del Sempione degli apprezzamenti del signor Brossard e delle conclusioni puramente dilatorie della Commissione.

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 7 agosto (1).

L'idea del sig. Cochery, ministro delle poste e dei telegrafi, di riunire in una Esposizione tutti gli apparati elettrici, è senza dubbio chiamata ad avere un brillante successo. Nessun ramo scientifico, al pari dell'elettricità, ha fatto così rapidi progressi in sì breve spazio di tempo. Senza volere scemare il prestigio delle precedenti Esposizioni, possiamo tuttavia affermare che forse nessun'altra avrà servito a dare un'idea così completa, così precisa, così chiara del grado di perfezione raggiunto nell'applicazione di una scienza speciale, e nessun'altra avrà riunito un maggior numero di novità scientifiche. Le stesse persone tecniche, che sono più al corrente in questa materia, ne attendono con viva impazienza l'inaugurazione per potersi formare una giusta opinione sulle più o meno ingegnose invenzioni, che il nuovo e vecchio Continente ci promettono.

Malgrado l'attività febbrile da tutti spiegata nel coordinare i singoli oggetti, fu giocoforza piegarsi davanti all'impossibilità; e quindi l'inaugurazione dell'Esposizione, che doveva aver luogo il 1° corrente, venne dal Ministro protratta a giovedì venturo. Si è così voluto ovviare all'inconveniente, divenuto ormai generale, di mostrare al pubblico un'opera ancora incompiuta; da parte nostra, non possiamo quindi che approvare simile decisione. In questa circostanza specialmente è indispensabile che ogni cosa sia pronta per l'apertura, affinchè il pubblico si trovi fin dal primo giorno affascinato dalle splendide invenzioni che vi si potranno ammirare. Innumerevoli pregiudizii governano ancora le masse contro l'uso di questo elemento naturale così capriccioso, qual'è generalmente considerato l'elettricità. Una semplice visita al palazzo dell'Esposizione deve bastare a fare svanire ogni erronea opinione.

Duplice è lo scopo che qualsiasi Esposizione deve raggiungere: stimolare lo spirito inventivo delle persone speciali, e rendere popolare l'uso delle nuove invenzioni. Sotto quest'ultimo punto di vista, si può dire che l'Esposizione di Filadelfia ha messo già in evidenza i vantaggi, che la trasmissione della parola poteva rendere al pubblico; ed infatti le applicazioni del telefono sono ora innumerevoli in America. Ogni città conta una o più Società telefoniche, con una clientela numerosa; ed è a sperarsi che ben presto l'Europa ne seguirà l'esempio (2). — L'Esposizione del 1878 a Parigi attirò l'attenzione del pubblico sull'illuminazione elettrica. Il padiglione della Società Jablochkoff al Campo di Marte era giornalmente affollato di visitatori. Ma quali e quanti sistemi s'immaginarono dippoi! Mentre gl'inventori si applicano a ridurre al più possibile l'intensità luminosa emessa dalle singole lampade elettriche, i loro concorrenti studiano l'applicazione del gas a grandi centri di combustione. Dal tipo ordinario, che corrisponde all'intensità d'una lampada Carcel (3), si passò al sistema della *rue 4 septembre*, composto di sei fiamme riunite, che producono una luce corrispondente a 13 lampade Carcel; ed oggidì si costruiscono fanali di una intensità luminosa pari a 46 e 48 lampade Carcel. Il consumo del gas passò successivamente da 127 litri per ora e per Carcel, a 105 pel tipo della *rue 4 septembre*, ed infine discese a 35 litri col nuovo tipo *Siemens* a rigeneratore e di grande intensità luminosa.

La concorrenza tra i due mezzi d'illuminazione si fa sempre più sentire. La luce elettrica, da una potenza per così dire illimitata, si è ridotta ad un limite inferiore d'intensità finora sconosciuto. D'altra parte, l'illuminazione a gas si difende strenuamente sul terreno economico, progredendo in senso inverso, dando cioè un maggior corpo di luce con una spesa minore per ciascuna intensità luminosa.

Peraltro, la divisione della luce elettrica in focolari di debole intensità si ottiene (come succede, del resto, anche pel gas illuminante) a detrimento dell'effetto utile, il quale diminuisce in modo speciale colle lampade ad arco voltaico. Solo i sistemi basati sull'incandescenza, possono soddisfare alla condizione di fornire una luce fissa e di debole intensità; citiamo tra quest'ultimi le lampade Tommasi, Swan, Maxim, Lane-Fox, Edison, che offrono una grande probabilità di riescita per le applicazioni all'illuminazione domestica.

Di particolare interesse sarà l'esame degli accumulatori elettrici. Si tratta d'immagazzinare in appositi recipienti mobili, la forza elettrica, la quale verrebbe poi utilizzata dai particolari in tempo e modo opportuno. Invece di sottostare a grandi spese per l'installazione d'un motore o

(1) L'egregio nostro corrispondente parigino ci promette colla presente una serie di lettere su questa interessantissima Esposizione, che noi saremo lieti di pubblicare, certi di far cosa gradita ai nostri lettori. La Red.

(2) Infatti, alcune Società stanno attuando il servizio telefonico anche in Italia, come p. es. a Roma, Milano, Torino, ecc., ove parecchie linee sono già in esercizio. La Red.

(3) È presa per unità di misura la lampada Carcel, che consuma 42 grammi d'olio per ora.

d'una trasmissione elettrica, si trasporterebbero a domicilio i recipienti previamente preparati, nel modo stesso che un'officina si approvvigiona di combustibile pel funzionamento delle rispettive caldaie a vapore. Già fantastici programmi industriali hanno proclamato una vera rivoluzione sul trasporto a domicilio della forza elettrica. Conviene però accettare con molta circospezione la portata di simile scoperta.

Le Compagnie ferroviarie parteciperanno all'Esposizione, presentando le numerose applicazioni dell'elettricità ai varii rami di questa importante industria. L'illuminazione elettrica funziona regolarmente da cinque anni alla Stazione merci di Parigi (Nord), dando una sensibile economia. Su diverse reti l'elettricità è di grande utilità alla sicurezza della circolazione dei treni. Si cercò pure, ma invano, di stabilire nelle Stazioni un diagramma, che rappresenti il movimento dei treni in una data zona. In difetto di tale progresso, diverse linee sono munite di campane indicanti il senso della marcia d'ogni convoglio. Sulle ferrovie dell'Alta Italia poi, dei quadri particolari indicano la posizione degli scambii stabiliti all'ingresso ed alla uscita delle Stazioni. È già un progresso, che deve senza dubbio far diminuire il numero degli accidenti ferroviarii.

Il locale scelto per l'Esposizione internazionale d'elettricità è il palazzo dell'Industria ai Campi Elisi, costrutto nel 1855 per la prima Esposizione universale. La superficie totale coperta è di 45,000 metri quadrati. Il piano terreno si compone d'una vasta sala, che riceve la luce dalla tettoia a vetri. Essa misura 192 metri di lunghezza per 48 di larghezza. Una galleria di 30 metri di larghezza la circonda in ogni senso. Un lato di questa sarà destinato all'installazione dei motori, della forza complessiva di 2000 cavalli-vapore.

Tutti i sistemi coopereranno all'illuminazione di questa vasta sala, che sarà inoltre rischiarata da un grandioso faro Meritens e da 58 lampade, della potenza di 150 Carcel ciascuna.

La sala è divisa in due parti eguali: la prima è assegnata alle esposizioni delle nazioni estere, la seconda a quella della Francia. Si possono fin d'ora facilmente notare l'elegante padiglione italiano in stile veneziano, quelli del Ministero delle poste e dei telegrafi di Parigi, e del Post-Office di Londra.

Dal lato opposto all'entrata, un'ampia ed elegante scala conduce al piano superiore. L'Esposizione di Belle-Arti sarà questa volta sostituita dalle esposizioni particolari dei singoli inventori. La prima sala, contenente dei quadri, sarà rischiarata col sistema Clerc. La seconda, trasformata in sala teatrale, mostrerà l'applicazione del sistema Werdermann alle varie parti della scena. Fa seguito un appartamento riccamente ammobiliato, nel quale si potranno constatare gli usi domestici dell'elettricità. I sistemi Werdermann, Jamin, Jablochkoff si divideranno il cômpito.

Nelle sale 7 ed 8, isolate dal resto dell'Esposizione, sono installati i telefoni Adler, in comunicazione coi teatri dell'Opera e della Commedia francese. Altre sale sono dedicate all'elettroterapia, agli avvisatori d'incendio, alla fotografia colla luce elettrica, alle esposizioni telefoniche, alle lampade ad incandescenza, all'orologeria, ed all'Esposizione retrospettiva. In quest'ultima parte l'Italia terrà certo il primato. Due sale furono lasciate a disposizione del sig. Edison per l'esposizione particolare delle molteplici sue invenzioni, che fecero tanto chiasso sui giornali dei due emisferi.

Ing. N. STEFANINI.

Su questo stesso argomento riceviamo dall'egregio signor Basilio Castelli, telegrafista viaggiante della 4ª divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, alcuni cenni sugli apparecchi e studii di elettricità da lui esposti contemporaneamente a Milano e Parigi. Ecco le sue parole:

« A Milano ho esposto 6 studii, cioè:

1° Avvisatore dei treni ferroviarii

2° Manipolatore distributore per telegrafo

3° Pila elettrica Castelli.

» Questi tre furono premiati a Rovigo con diploma d'onore nel 1877, ed a Parigi con menzione onorevole nel 1878; oltre che sulla pila ebbi l'onore del favorevole giudizio pronunciato da una Commissione del Real Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti nel 1876.

4° Apparati per simultanea trasmissione telegrafica in senso inverso sopra un sol filo, sistema Castelli.

5° Manipolatore-neutralizzatore pei segnali elettrici a campana.

6° Interruttore-scaricatore pei cordoni telegrafici.

» Questi ultimi tre li ho ideati e completati dal 1878 al 1881, e so che circa all'ultimo, nulla è stato fatto e nulla esiste presso le diverse Amministrazioni telegrafiche all'estero.

« Sono questi ultimi studii che ho spedito a Parigi per l'Esposizione di elettricità; e dell'*interruttore-scaricatore* ne furono mandati tre modelli diversi, a ciò incoraggiato da quanti l'ebbero a vedere, non escluso lo stesso sig. cavaliere Maroni, Capo del mio Servizio ».

Su queste varie invenzioni del sig. Basilio Castelli, e specialmente sul suo sistema di doppia trasmissione telegrafica simultanea, fece molti elogi il chiar. professore R. Ferrini nel n.° 14-15 del giornale dell'*Esposizione italiana in Milano*, che si pubblica dalla Casa Treves; e noi non possiamo che congratularcene di cuore coll'egregio inventore e compiacerci di vedere così apprezzato l'ingegno d'un abile funzionario delle Ferrovie dell'Alta Italia, alla cui Amministrazione torna senza dubbio di onore in paese ed all'estero.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 5 corr. venne fatta a Genova dalle Ferrovie dell'Alta Italia la regolare consegna all'Impresa Bonifacini del lavoro dei tre grandi magazzini, che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato di costruire sulle calate di Santa Limbania. Tale costruzione dev'essere compiuta entro un anno.

Nello stesso giorno venne fatta pure una prima consegna all'Impresa Foffani del tracciato della galleria, parallela a quella di S. Lazzaro, da costruirsi per collegare Sampierdarena colle calate di Santa Limbania. Anche per questo lavoro il Ministero dei lavori pubblici autorizzò l'immediato cominciamento; e secondo il contratto stipulato coll'Impresa, la nuova galleria dovrà essere terminata in 18 mesi.

Coi suddetti lavori si otterrà il mezzo di aumentare il carico dei vagoni sulle calate di Genova, e quindi la possibilità di spedire da quel porto un maggior numero di veicoli. Però, se contemporaneamente ai suddetti lavori non si provvede anche alla reclamata costruzione di una succursale ai Giovi, questo passaggio riescirà del tutto insufficiente, in considerazione del grande aumento di traffico che si prevede.

In seguito alle modificazioni di orario portate dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ai treni delle linee Milano-Venezia e Venezia-Udine, l'Amministrazione delle strade ferrate Venete ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto di un nuovo orario per le linee Padova-Bassano, Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio, affine di mantenere le coincidenze dei proprî treni con quelli delle linee dell'Alta Italia.

Ci scrivono da Firenze che sono state fatte pratiche presso la Società delle Strade ferrate Meridionali affine di ottenere dalla medesima che venga usata qualche agevolezza nelle prescrizioni pei trasporti di solfuro di carbonio per ferrovia, e qualche riduzione sul relativo prezzo di tariffa. — A questo riguardo, chi ci scrive è informato che la detta Società si è dimostrata contraria ad entrambe le domande preaccennate, perchè: in quanto all'imballaggio, occorrono grandi cautele quando trattasi di trasportare una materia che ha delle proprietà cotanto pericolose, e ciò per evitare tristi conseguenze; ed in quanto alla riduzione di tariffa, perchè l'attuale non è punto esagerata, massime se si considera che per tutte le materie della 3.a e della 4.a categoria la tassa è di lire 0.408 per tonnellata-chilometro, mentre pel solfuro di carbonio la tassa medesima è di L. 0.1632.

A noi poi consta che le identiche pratiche fatte presso il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per le stesse concessioni hanno ottenuto il medesimo risultato.

><

Ci viene assicurato che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, in seguito ad invito avutone dal Ministero dei lavori pubblici, abbia disposto affinchè siano spinti colla massima alacrità, e d'accordo con le altre Amministrazioni ferroviarie, gli studii per la unificazione delle tariffe in vigore sulle ferrovie italiane.

><

Ci consta che il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto affinchè sieno usati i maggiori riguardi ai commissarii e delegati di Governi esteri, nonchè agli stranieri, che interverranno al Congresso ed alla Esposizione geografica internazionale, che avranno luogo nel prossimo settembre a Venezia.

><

Sappiamo che dal Consiglio di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia è stato chiesto alla Società delle Romane se fosse intenzionata di accettare per le linee della propria rete la riduzione di tariffa testé sancita sulle ferrovie dell'Alta Italia a favore dei trasporti di lignite, pei quali colla detta riduzione si pagano centesimi 3 per tonnellata-chilometro, qualunque sia la distanza da percorrersi. Siamo informati che l'Amministrazione delle Romane è bensì disposta ad ammettere l'accennata riduzione di tariffa, ma limitatamente a determinate provenienze, ed a condizione che le spedizioni paghino per la intera portata dei carri impiegati.

><

Il Consiglio di Stato, nella sua adunanza del 3 corrente mese, ha ritenuto nulla ostare a che venga approvata la maggiore spesa di L. 11,300 pel fabbricato della Stazione di Robbio, sulla linea Vercelli-Mortara-Broni, la quale maggiore spesa viene sopportata dal Comune di Robbio.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate Romane ha disposto affinchè in occasione delle regate nazionali, che avranno luogo a Livorno nei giorni 13, 14 e 15 del corrente mese, le Stazioni della propria rete, normalmente ammesse alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per Livorno, più quelle di Orbetello e Civitavecchia, siano autorizzate a rilasciare nei giorni suddetti i biglietti stessi con validità protratta fino al 2° treno del giorno 16 del corrente mese.

><

Le Società di navigazione R. Rubattino e Comp. ed I e V. Florio e Comp. accorderanno la riduzione del 50 0[0] sui prezzi di tariffa pel trasporto coi propri piroscafi degli invitati al Congresso oftalmologico, che si terrà a Roma dal 26 al 30 settembre p. v.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha autorizzata la distribuzione di biglietti normali di andata e ritorno dalle Stazioni di Pagani, Agri e Scafati per quella di Torre Annunziata. Tale autorizzazione si estende a tutto settembre prossimo.

><

La Giunta municipale di Genova, in seguito al fatto luttuoso di recente avvenuto (e del quale furono vittima due impiegati ferroviarii) lungo la linea ferroviaria che, per la via Carlo Alberto, congiunge la piazza Caricamento a quella Brignole, ha fatto istanza a quel R. Prefetto acciò voglia provocare dal Governo la rimozione dei binarii dalla detta popolosa strada per essere collocati altrove.

><

Ci scrivono da Benevento che quell'Ingegnere-Capo del Genio civile, sotto-Commissario tecnico per la costruzione della linea da Benevento a Campobasso, procedette ad una visita locale del 1.o tronco della linea stessa, compreso fra Benevento e Pietralcina, della lunghezza di chilometri 13, il quale, trovandosi già armato, fu percorso dal prefato Ingegnere-capo su una locomotiva.

Dalla visita praticata si potè constatare che il tronco medesimo trovasi pronto per essere aperto all'esercizio; e per conseguenza è da ritenersi che quanto prima si procederà da apposita Commissione governativa alla prescritta visita di ricognizione. Tutte le opere d'arte sono compiute, e così le case cantoniere e la Stazione di Pietralcina, nella quale è già impiantato il servizio telegrafico.

L'apertura di questo tronco, i cui lavori furono spinti con lodevole energia dall'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, produrrà, ne siamo sicuri, ottima impressione nelle popolazioni interessate.

Anche la costruzione del tronco successivo da Pietralcina a Pescolamazza, della lunghezza di 23 chilom., è assai avanzata, e l'armamento vi è già compiuto per circa 8 chilom. Si ritiene tuttavia che occorreranno ancora non meno di quattro mesi per renderlo atto al regolare esercizio, dovendo essere ultimati importanti viadotti in muratura, e le opere e fabbricati necessarii per la Stazione di Pescolamazza.

><

Un telegramma da Roma ci annuncia che venne posta in appalto la costruzione del tronco della ferrovia da Roma alla linea Aquila-Solmona, compreso fra il chil. 0 + 051 ed il chil. 5 + 600. Il tronco comprende una galleria attraverso l'Appennino lunga 3500 m. Nel prossimo numero daremo maggiori dettagli.

><

Risultato delle aste per l'appalto di nuovi tronchi delle strade ferrate complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

1 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco Varano-San Giano, della linea da Gallarate ad un punto della Novara-Pino — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prima asta, sig. Luraschi Antonio, per la somma di lire 2,146,716, ossia col ribasso del 22 p. 0|0 su quella di appalto.

1 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco Gallarate-Varano, della suddetta linea da Gallarate alla Novara-Pino — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prima asta, e cioè alla Ditta Pellegrini-Calcaterra e Coduri per la somma di lire 2,699,990.40, ossia col ribasso del 21.60 0|0 su quella di appalto.

1 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco da Bevano a Cervia, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola a Lugo — Fu presentata dal sig. Bezzi Giovanni l'offerta del 7 0|0 di ribasso sulla somma del primo deliberamento, e perciò l'appalto gli fu provvisoriamente aggiudicato per la somma di L. 236,780.38. L'asta definitiva è fissata pel 22 del corrente mese. (V. *Not. ferr. ital.*)

1 *agosto* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Galdo-Auletta, della linea da Castrocucco alla Eboli-Romagnano. L'appalto fu deliberato provvisoriamente al sig. Carlo Menotti per la somma di L. 3.145,487.28, ossia col ribasso del 27.05 0|0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è stabilita pel 22 del corrente mese.

1 *agosto* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Auletta-Polla, della suddetta linea. L'appalto è rimasto provvisoriamente deliberato allo stesso sig. Carlo Menotti, per la somma di L. 3,864,101.91, ossia col ribasso del 27.55 0|0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è stabilita pel 22 del corr. mese.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 1° al 6 agosto 1881.

Furono approvati i seguenti progetti:

1. Progetto per la costruzione del 7° tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 23, da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra Santa Caterina dell'Ionio e la Sella Rizzari presso Guardavalle, in provincia di Catanzaro;

2. Progetto di appalto del tronco Biadene-Levada, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

3. Progetto per la costruzione del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 8 da San Giovanni in Fiore a Cariati, compreso tale tronco fra la Serra Ammarrata e la comunale Campana-Bocchigliero, in provincia ci Cosenza;

4. Progetto per la fermata di Lascari e per la Stazione di Campofelice nel tronco di ferrovia Lascari-Fiume Torto, della linea Messina-Patti-Cerda;

5. Progetto per la costruzione del tronco Massalombarda-Lugo sulla diramazione Lavezzola-Lugo, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

6. Progetto dei lavori per l'approfondamento da 8 a 9 metri sotto-corrente a mezzogiorno del canale di navigazione da Malamocco al R. Arsenale di Venezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stanziamenti per le nuove costruzioni ferroviarie. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, per la quale la somma di L. 108,398,817, che, in forza dell'art. 25 della legge 29 luglio 1879, rimane a stanziarsi per gli anni dal 1882 al 1893 inclusive, a complemento del fondo di lire 160,398,817 previsto dalla detta legge per continuazione e saldo dei lavori di ferrovie già autorizzate e per lavori in conto capitale per le ferrovie in esercizio, sarà invece ripartita nel sessennio 1881-86 nel modo seguente:

Esercizio 1881	L.	17,000,000
» 1882	»	27,000,000
» 1883	»	25,000,000
» 1884	»	17,500,000
» 1885	»	14,000,000
» 1886	»	7,500,000
Totale	L.	108,398,817.

Ferrovie Meridionali. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, ed approvante la Convenzione stipulata il 28 aprile scorso per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni preesistenti colla Società delle Ferrovie Meridionali: Convenzione che abbiamo già testualmente riferita.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — In seguito alla diminuzione di L. 7 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 254,602.56, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi li 8 luglio u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra il Canale Bevano e la Stazione di Cervia, della lunghezza di m. 9,549.81, in provincia di Ravenna (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento e meccanismi fissi, i fabbricati per Stazioni, case cantoniere e caselli), si procederà alle ore 10 ant. del 22 agosto corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma L. 236,780.38, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 9, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,300, ed in L. 26,521 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Roma-Solmona. — Il Prefetto della provincia di Roma ha pubblicato in data 18 luglio p. p., il decreto, con cui, veduta la legge 29 luglio 1879, che autorizza la costruzione di linee ferroviarie di complemento, fra le quali nella tabella A è compresa quella da Roma a Solmona per Aquila; veduto l'art. 225 della legge sui lavori pubblici, che determina come le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni della legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità; veduto il decreto prefettizio 6 giugno ultimo scorso, che ordinò il deposito nella Cassa dei depositi e prestiti delle indennità accettate dai proprietarii dei terreni dei territorii dei Comuni di Mandela e Vicovaro, da occuparsi per i lavori della suddetta strada ferrata, tronco Tivoli-Mandela, e descritti negli elenchi 21 e 31 maggio scorso dell'Ufficio speciale del Genio civile incaricato della costruzione di detta linea; e vedute le 15 polizze rilasciate dall'Amministrazione cen-

trale della Cassa dei depositi e prestiti, dalle quali risulta che fu eseguito il deposito delle indennità prescritte col suddetto decreto nella complessiva somma di L. 8,009.01; l'Amministrazione dei lavori pubblici è autorizzata alla immediata occupazione dei terreni descritti nell'elenco, che fa seguito e parte integrante del detto decreto.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Lunedì, 1° agosto, fu presentato e depositato nella segreteria della Deputazione provinciale il progetto definitivo della linea Roma-Bracciano-Ronciglione-Viterbo, lavoro studiato dall'ingegnere Anziglioni, e condotto a compimento sul progetto di massima dello stesso ingegnere, già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ferrovie Romane. — La *Nazione* dice che i possessori di Azioni comuni e trentennarie delle Ferrovie Romane interporranno ricorso in Cassazione dall'ultima sentenza proferita a loro riguardo dalla Corte d'appello.

Ferrovia Umbro-Aretina. — Scrivono da Città di Castello alla *Nazione* :

Giovedì ebbe luogo a Città di Castello l'assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina, che riuscì numerosissima, essendosi avuta la presenza di num. 42 delegati dei diversi Comuni.

Venne data lettura dei Decreti Reali 24 maggio e 7 luglio 1881, coi quali è stato definitivamente costituito il Consorzio; e fu presentata la Relazione della Presidenza, che era già stata distribuita a stampa a tutti i delegati.

Sull'affare di primissima importanza riguardante la subconcessione della costruzione e dell'esercizio della linea, e per il quale può dirsi che fosse unicamente convocata l'assemblea, dopo una lunga discussione fu approvato a grande maggioranza un ordine del giorno, presentato dal dottore Giuseppe Feroci, col quale fu incaricata la Deputazione amministrativa di prendere in esame le domande già presentate da diverse Società per la subconcessione, tenendo conto delle modificazioni che nelle domande stesse potessero ancora introdurre i postulanti a maggior vantaggio del Consorzio, con facoltà altresì di aggregarsi a tale effetto altre persone competenti, scelte fra i delegati consorziali e di farne la relazione al 5 settembre prossimo per convocare l'assemblea generale ai 15 del mese stesso.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue, in data 1°. corr.

In seguito alle modificazioni portate dalla Società delle strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo alle proprie tariffe interne, e stante le variazioni prodotte dall'apertura di nuovi tronchi di linea su quella rete, a cominciare dal 1.° settembre p. v. entreranno in vigore per il percorso P. L. M. nuove tariffe pei trasporti, tanto a grande, che a piccola velocità.

In pari tempo, e di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, essendosi ora ammesse al servizio diretto colle Strade ferrate Francesi molte altre Stazioni di questa rete, sarà posta in vigore una nuova edizione delle tariffe-prontuario italo-francesi.

La detta nuova edizione comprende pei trasporti a grande velocità : 1°. la parte italiana e francese della tariffa generale, via Modane e via Ventimiglia, e delle tariffe speciali comuni N. 140 e 141 ; — 2.° la nuova tariffa d'esportazione e d'importazione da o per l'Italia N. 201 a grande velocità, applicabile soltanto ai trasporti effettivamente in transito sulle linee francesi ; — 3.° le tariffe speciali interne P. L. M. pei trasporti a grande velocità.

Colla pubblicazione dell'anzidetta nuova edizione restano abrogate tutte le tariffe italo-francesi attualmente in vigore per la grande velocità.

Per quanto riguarda i trasporti a piccola velocità, a cominciare dalla stessa data saranno, come si è detto, attuate : la nuova tariffa generale (parte francese), via Modane e via Ventimiglia, e le tariffe speciali interne P. L. M., l'una e le altre contenute in apposito volume; saranno quindi abrogate le corrispondenti tariffe contenute nell'edizione maggio 1873 e nei relativi Supplementi 7.° ed 8°., restando invariate fino a nuova disposizione le tariffe speciali comuni attualmente vigenti, e la parte italiana delle tariffe generali e speciali comuni pubblicate col 10° Supplemento piccola velocità, edizione settembre 1875.

Con apposito avviso si notificheranno la data ed i prezzi di vendita al pubblico, presso le principali Stazioni della rete, delle suddette Tariffe.

Ferrovia Mantova-Modena. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, con cui la Società per la ferrovia Mantova-Modena è autorizzata a stabilire la sua sede a Torino.

Ferrovie venete interprovinciali. — L'Assemblea ferroviaria interprovinciale, riunitasi il 4 corr. in Padova, approvò la Convenzione preliminare 4 luglio p. p. conchiusa col Governo, relativa al riscatto. Approvò pure il preventivo 1882 e gli accordi colla Società Veneta per la continuazione del contratto di esercizio 5 marzo 1879 a tutto 31 dicembre anno corrente.

Ferrovie venete complementari — Il 2 corr., per iniziativa del sindaco Serego, vi fu presso il Municipio una riunione di senatori e deputati della provincia per provvedere al da farsi riguardo ai progetti ferroviarii, che tanto interessano la città ed il porto di Venezia.

Intervennero alla seduta i senatori Bargoni, Deodati, Ferrara, Fornoni, Giustinian e Michiel, e i deputati Bassecourt, Geymet, Maurogònato, Papadopoli Angelo, Parenzo e Pellegrini. Giustificarono la loro assenza il senatore Martinengo ed il deputato Mattei.

I convenuti furono unanimi nel riconoscere l'importanza dei proposti progetti ferroviarii, ma reputarono necessario, prima di ogni altra cosa, che la Rappresentanza della Provincia senta dal Governo com'esso intenda di risolvere il problema, promettendo frattanto l'opera loro affinchè siano soddisfatti gl'interessi ferroviarii della provincia, della città e del porto di Venezia.

Tramway Vicenza-Montagnana. — Leggiamo nel *Giorn. di Vicenza* del 4 :

Sappiamo che oggi fu presentato alla Deputazione provinciale dal Comitato promotore della tramvia Vicenza-Montagnana con diramazione per Lonigo e Padova il progetto tecnico-amministrativo per l'attivazione e l'esercizio, intanto, della linea Vicenza-Montagnana.

Il Comitato ha anche dato alle stampe una relazione sul progetto di attivazione ed esercizio della detta linea.

Tramway Torino-Poirino. — Domenica mattina ebbe luogo l'annunciata inaugurazione del *tramway* Torino-Moncalieri-Troffarelio-Poirino, coll'intervento delle Autorità locali e tra le solite festose dimostrazioni dei paesi percorsi dalla nuova linea.

Lunedì mattina essa venne aperta all'esercizio da parte della Società Belga.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 2 :

Il Consiglio federale, nella sua causa contro il Cantone di Lucerna, rispettivamente contro la città di Lucerna, per diniego di pagamento dell'8ª. rata della sovvenzione del Gottardo, ha inoltrato la seguente domanda giuridica: che la parte avversaria sia condannata « a pagare alla Cassa federale la somma di fr. 99,585.82, importo dell'8ª. rata annuale della sovvenzione del Gottardo assunta da quel Cantone, scaduta al 1°. novembre 1880 e non ancora versata — e relative spese ed indennità ».

Per contro, Lucerna domanda (avv. Jost Weber) che il Tribunale federale abbia a decidere che il Governo di Lucerna, rispettivamente la città di Lucerna, non sia tenuto

a pagare detta somma. Come è noto, il Cantone di Lucerna basa la sua domanda sul fatto, che la Società della Ferrovia del Gottardo, secondo la Convenzione del 1869, è obbligata a costruire il tronco ferroviario Lucerna-Immensee; che quest'obbligo non è cancellato mediante la Convenzione del 1878; che essa si trova presentemente in posizione di poter costruire detto tronco; e che col suo diniego di costruire lo stesso, manca da parte sua ad un impegno convenzionale assunto.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie della Picardia e della Fiandra ad aprire all'esercizio la linea da Cambrai a Donai, della lunghezza di m. 28,832; ed ha pure autorizzato le Compagnie dell'Est ad aprire all'esercizio col giorno 14 corr. la linea da Coulommiers alla Ferté-Gaucher, della lunghezza di m. 19,896

— L'Amministrazione della guerra ha deciso la costruzione d'una rete di linee dette strategiche, che formerà una ferrovia di cintura intorno a Lione, al di fuori delle fortificazioni.

La prima linea studiata è quella che, partendo da Oullins, segue la valle dell'Yseroni taglia la linea di Montbrison all'altezza del Tassin, per dirigersi a Limonest e raggiungere la linea da Saint-Germain a Tarare.

Ferrovie ungheresi. — Il Ministero ungherese negò al sig. Bontou ed alla Banca dei Paesi austriaci la concessione d'una ferrovia diretta sulla riva destra del Danubio. Questa concessione formava la base indispensabile della grande Compagnia internazionale ferroviaria; laonde i grandi piani finanziarii dell'Unione generale sono andati in aria, ed essa è costretta a dibattersi tra i piccoli affari correnti.

Il rifiuto del Ministero ha per motivo i buoni rapporti rinnovati colla Compagnia delle Austriache, ch'esso non vuole esporre ad una concorrenza; e poichè erasi assicurato i fondi necessarii per la linea Pesth-Semlino, la cui costruzione è stata affidata a Fives-Lille, esso non aveva più alcun interesse a favorire l'Unione.

Ferrovie in Algeria. — Il Ministro della guerra di Francia ha firmato, a nome dello Stato, colla Compagnia Franco-Algerina, il contratto per la costruzione della ferrovia del Kreider in Algeria.

La linea da Mosbah al Kreider (punto di passaggio dei Chotts) dovrà esser costruita in 100 giorni.

Il termine per la linea totale sino a Mecheria (150 chil. circa) è fissato a 225 giorni.

Notizie Diverse

Opere straordinarie stradali ed idrauliche. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento ed autorizzante la spesa di L. 225,126,704, da inscriversi nel quindicennio 1881-1896 nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per provvedere alla esecuzione delle opere stradali ed idrauliche comprese nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E* e negli elenchi I, II e III annessi alla tabella *B*, allegate alla presente legge.

Lavori del Tevere. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il R. Decreto della stessa data, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, ed autorizzante il Governo a creare un titolo speciale di rendita, ammortizzabile in 50 annualità eguali, per eseguire la seconda serie di lavori coordinati alla definitiva sistemazione del Tevere, colla presunta spesa di 20 milioni, ripartiti in ragione di 4 milioni all'anno sugli esercizii 1881-85.

Corpo del Genio civile. — La suddetta *Gazzetta* ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento e determinante i nuovi stipendii del personale del Genio civile e delle Miniere, da attuarsi col 1°. ottobre p. v.: legge che fu già da noi riferita.

Tutela degli operaj nelle fabbriche. — Il *Diritto* annuncia che l'on. Ferdinando Berti ha compiuto in questi giorni la Relazione, di cui era stato incaricato dalla speciale Giunta parlamentare, sui due progetti di legge, l'uno d'iniziativa degli onorevoli Minghetti, Luzzatti, Villari, Sonnino Sidney, e l'altro presentato dall'onorevole Ministro di agricoltura, industria e commercio, on. Berti Domenico, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, onor. Zanardelli: progetti riflettenti la tutela degli operaj, vittime del lavoro, e i provvedimenti relativi alla responsabilità dei proprietarii ed intraprenditori nei varii casi d'infortunii.

Giova confidare, a soluzione del difficile ed urgente problema, che la Relazione dell'on. Berti Ferdinando sia presto approvata dalla Giunta, e così, alla ripresa dei lavori parlamentari, la Camera possa trattare subito di una legge, che può esser giustificata da considerazioni di equità e da ragioni di opportunità.

Società industriali ed istituti di credito. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 7 luglio p. p., con cui sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma col titolo di *Società italiana per condotte d'acqua*, col capitale nominale di 20 milioni di lire, rappresentato da 40,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 99 anni, decorrendi dal 13 giugno 1880.

— Con R. Decreto del 10 detto mese (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la *Società anonima delle Miniere solfuree di Romagna*, col capitale nominale di L. 1,376,816, diviso in 1294 azioni di L. 1064 ciascuna, è autorizzata ad emettere 2000 Obbligazioni da L. 500 ciascuna, fruttanti l'interesse annuo del 5 p. 0[0, e rimborsabili per estrazione a sorte in 25 anni.

Società di navigazione a vapore. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge votata dal Parlamento ed autorizzante la fusione delle Società Rubattino e Florio per costituire una Società anonima per Azioni, avente sede principale in Roma.

Esposizione nazionale di Milano. — L'onorevole ministro Berti, dopo aver portato a 35 il numero dei componenti la Commissione che dovrà visitare e studiare nei suoi effetti la Esposizione nazionale di Milano, ha voluto, nel trasmettere la lettera di nomina ai singoli membri, accompagnarla con la Relazione ministeriale e regio Decreto relativo alla istituzione della Commissione stessa, nonchè con speciali istruzioni, le quali serviranno di norma per mandare ad effetto l'importante còmpito che le viene affidato.

Monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele. — Al Ministero dell'interno si adunò il 3 corr. la Commissione pel monumento nazionale da erigersi in Roma a Vittorio Emanuele. Erano presenti i commissarii onorevoli Tabarrini, Correnti, Massarani, De Renzis, Martini, il ff. di Sindaco, i comm. Azzurri e Canevari.

La Commissione ha approvato il regolamento interno, specie sull'invio dei bozzetti. Questi saranno esposti o nel portico della Certosa, o nel Museo a Santa Susanna.

Una Commissione, nominata nella seduta di ieri e composta dei commissarii De Renzis, Canevari ed Azzurri, dirigerà il collocamento dei bozzetti.

Servizio telegrafico. — La *Gazz. Uff.* del 30 luglio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 16 giugno, contenente alcune disposizioni circa l'applicazione del ruolo organico pel personale dell'Amministrazione dei telegrafi, approvate col R. Decreto del 6 marzo 1831, e le conseguenti modificazioni al regolamento di servizio approvato col R. Decreto dall'11 aprile 1875.

— La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il R Decreto del 23 luglio p. p, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, ed autorizzante la spesa di L. 880,000 pel collocamento di nuovi fili per la rete telegrafica e per l'acquisto di nuove macchine telegrafiche, ripartita negli esercizii 1881-83, in L. 80,000 pel 1° anno e L. 400,000 per ciascuno dei due susseguenti.

Nuovo sistema di trazione elettrica. — Una carrozza mossa dalla elettricità circolò in questi dì sulle linee dei *tramways* fra Roubaux e Turcoing (Francia).

La carrozza porta seco, collocata sotto i banchi, una provvista di elettricità capace di fornire una corsa dalle quattro alle sei ore, secondo il profilo delle strade.

Finora i saggi di trazione elettrica erano stati fatti col mezzo di correnti inviate dalle rotaie, ciò che dava luogo a serie difficoltà di applicazione. Il sistema impiegato nella accennata linea funziona col mezzo degli accumulatori Jaure.

Sigillo-marca per bagagli. — Il sig. A Lossa ha inventato un sigillo-marca pei bagagli viaggianti sulle ferrovie, tramvie, vetture pubbliche, piroscafi, ecc.

Con questo nuovo congegno si assicura il bagaglio contro l'aprimento clandestino, che potrebbe tentarsi, sia durante il viaggio, sia mentre trovasi giacente nelle Stazioni, nei magazzini o presso gli alberghi.

Il sigillo-marca Lossa, approvato in massima dalla Direzione generale delle ferrovie dell'Alta Italia, consiste in una semplice e piccola *placca* rotonda, di legno forte, con incavatura nel mezzo, munita di una funicella che serve ad ammagliare doppiamente il bagaglio. Questa funicella (in *riforzino fino*) resiste ad un peso d'oltre 100 chilogrammi; un nodo speciale fatto colla stessa, ed infine il suggello in ceralacca applicato nell'incavatura della placca, completano il sistema d'ammagliamento. Si ottiene così la guarentigia che il bagaglio non potrà essere aperto clandestinamente; ed anche verificandosi quest'ultimo caso, il proprietario ne viene avvertito dalla violazione del suggello, o dalla rottura della funicella.

Il prezzo del sigillo-marca, colla rispettiva funicella della lunghezza di metri 8, è di L. 1.

Riscossioni della Regia dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regia cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di giugno 1881, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1880, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di giugno 1881	L.	11,780,496.34
» » 1880	»	11,324,467.77
Differenza in più nel 1881	L.	456,028.57

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di giugno furono come segue:

Nei sei primi mesi del 1881	L.	69,389,724.70
» 1880	»	67,389,209.96
Differenza in più nel 1881	L.	2,000,514.74

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di giugno la seguente somma:

Mese di giugno			Dal 1° gennaio		
Anno 1881.	L.	728,746.25	Anno 1881.	L.	4,567,004 25
» 1880.	»	714,372.20	» 1880.	»	4,166,853.80
In più	L.	14,374.05	In più	L.	400,150.45

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata ottava, anche i valori ferroviarii rimasero stazionarii. Le Azioni Meridionali oscillarono fra 480 e 482.50; le Obbligazioni relative a 283; le Pontebbane a 447; le Sarde, serie A, a 278.50; serie B, a 275.50; le nuove a 281.50. Le Meridionali austriache a 285.75; e le Milano-Erba a 257. A Parigi, chiusero le Azioni Romane a 115; le Obbligazioni Lombarde a 285; e quelle Romane a 372.

ESTRAZIONI

Debito Pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 65ª estrazione seguita in Roma il 30 luglio 1881.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio

Estratto I.	N. 16,933,	col premio	di	L.	36,865.
» II.	N. 17,771,	»	»	»	11,060.
» III.	N. 8,000,	»	»	»	7,375.
» IV.	N. 17,490,	»	»	»	5,900.
» V.	N. 18,816,	»	»	»	1,320.

(Seguono i numeri delle Obbligazioni estratte senza premio).

Le dette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1881 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo, a cominciare dal 1° ottobre 1881, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1881 aventi i numeri dal 66 al 73.

CONVOCAZIONI

Miniera Montaldo-Mondovì. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 17 corr. in Torino, presso la Casa industriale *La Sicurtà* (via Palazzo di città, 12), per comunicazioni relative all'esaurimento della proposta Uzac, e per lo scioglimento della Società.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili — Gli azionisti sono riconvocati pel 20 corr. in Roma (via Due Macelli, 31), per deliberare sulla riduzione del capitale sociale, e per provvedimenti relativi.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Deputazione provinciale di Ancona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del ponte in muratura sul fiume Esino presso Chiaravalle, e dei relativi accessi, in diminuzione dell'importo di L. 106,363.63, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riparazione e difesa frontale dell'argine destro del Po di Venezia, nella località *Froldo Cortili*, in Comune di Ariano, per il presunto importo di L. 45,580. Deposito interinale L. 3000, in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 7000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso di argine e banco, e riparazione frontale dell'argine destro d'Adige nelle località contigue Drizzagno e Volta Fornaci e Drizzagno Pagan, in Comune di Lusia, per il presunto importo di L. 49,608. Lavori da eseguire entro giorni 90 dalla consegna. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento del quartiere San Filippo nella città di Fossano, per il presunto importo di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 13,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del Po nelle golene di Tabellano e Torricella in distretto di Gonzaga, Comuni di Suzzara e Motteggiana, della lunghezza di m. 3336, per la presunta somma di L. 127,630. Lavori da eseguire entro 140 giorni.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Pinerolo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso Scuole, sul dato di L. 121,800, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 18 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale dall'Epitaffio o Fontanella presso Potenza per Avigliano a Croce Salinea ecc., della lunghezza di m. 70,613.23, per la presuta annua somma di lire 27,684.37. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 3000 in biglietti bancarii; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone d'appalto.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale dall'abitato di Melfi alla nazionale di Matera e da questa a Venosa e Palazzo San Germano, della lunghezza di m. 43,199.08, per la presunta annua somma di lire 16,420. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1650 in biglietti bancarii; cauzione definitiva come sopra.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tratto d'argine dalla Chiavica piacentina alle campagne d'Olza, ecc., nel sesto Comprensorio di Po, per il presunto importo di L. 41,351. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale lire 2000 in nnmerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro di Po, nel Comprensorio idraulico di Corana Cervesina, della lunggezza di m. 7395.67, per la presunta somma di L. 104,400. Lavori da eseguire entro giorni 180 dalla consegna. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione del Genio militare a Terni, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Viterbo durante l'esercizio triennale 1882-84, per l'annua somma media di lire 4000, e quindi per la complessiva somma di L. 12,000. Deposito cauzionale L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Livorno a Modena, compreso tra la Foce delle Radici ed il chil. 24, della lunghezza di m. 75,106, per la presunta somma di L. 54,200. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Livorno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di ristauro alle pirobette *Roma* e *Venezia*, per il presunto importo di L. 66,910. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, il lavoro di rafforzamento del gran ponte metallico sul fiume Basento presso Metaponto. Ha assunto inoltre la fornitura del nuovo materiale minuto di armamento occorrente per la ferrovia Tunisi-Goletta.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	434,040.00	300.17
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	389,842.43	269.60
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	+ 44,197.57	+ 30.57
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	13,066,909.56	9,036 59
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	11,911,321.79	8,237 43
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+1,155,587.77	+ 799.16
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	166,787.81	127.61
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	166,982.82	142.11
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132 —	— 195.01	— 14.50
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,286.36	6,138,310.88	4,771.85
Introiti corrisp. nel 1880.	1,166.47	4,719,517.00	4,045.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+119.89	+1,418,793.88	+ 725.87

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	31,635,84	14,187,61	8,653,64
Piccola Velocità	9,591,84	541,37	3.677.75
Totali . . .	41,230,68	14 728,98	12,331.39

Strade Ferrate Romane

23ª Settimana — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	576,675.42	17,887.81
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	569,906.54	17,726.33
Differenza (in più . . .	—	6,768.88	161.48
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 10 giugno 1881 .	1,681	14,255,326.98	19,225.44
Periodo corr. 1880	1,681	12,752,253.77	17,245.44
Aumento	—	1,503,073.21	1,980.00
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di marzo 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,181.95	31,797.17	3,214.49	42,193.63
Bagagli e cani . .	115.51	551.26	68.76	735.52
Merci a grande vel.	1,180.05	5,253.81	472.23	6,906 10
Merci a piccola vel.	10,299 05	24,363.95	3,998.40	38,661.41
Introiti diversi . . .	460.53	569.59	218.42	1,248.54
Totale . . .	19,237.03	62,535.81	7,972.30	89,745.20

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

EMISSIONE DI 100,000 AZIONI
DA L. 500 CIASCUNA

deliberata dall'Assemblea Generale del 31 Maggio 1881

A concorrere alla quale hanno diritto soltanto i portatori delle Azioni in circolazione e delle Cartelle di godimento

1. Le nuove Azioni sono emesse a L. 450 ciascuna, prezzo al quale saranno rimborsate dal Governo qualora avvenga il riscatto entro il termine fissato dall'Art. 22 della Convenzione 28 Aprile 1881, cioè dentro il 31 Dicembre 1882, prorogabile di sei mesi sopra domanda del Governo o della Società.

2. Fino a quel giorno le nuove Azioni avranno diritto agli stessi reparti di utili che saranno fatti alle vecchie Azioni, in proporzione però dei versamenti e del tempo decorso sui medesimi.

3. Quando il Governo non usi della facoltà del riscatto, le nuove Azioni liberate di lire quattrocentocinquanta saranno in tutto equiparate a quelle già in circolazione, costituenti il capitale primitivo della Società, e saranno rimborsate al prezzo nominale di L. 500 l'una entro il termine in cui e nei modi coi quali si opera l'estinzione di quelle costituenti il primitivo capitale sociale.

4. Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione, nella proporzione di una nuova Azione per ogni due Azioni vecchie, o Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate.

5. I portatori delle vecchie Azioni i quali volessero partecipare all'acquisto delle nuove, dovranno presentare le domande di sottoscrizione dal 1 al 31 Agosto 1881

alla Sede della Società a Firenze
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a Roma
» » » » » a Torino
» » » » » a Genova
» Cassa Generale a Genova.
al signor Giulio Belinzaghi a Milano
alla Banca di Credito Italiano a Milano
ai signori Jacob Levi e figli a Venezia
alla Banca Nazionale, succursale a Livorno.

6. Le domande di sottoscrizione dovranno essere accompagnate dal primo versamento di L. 150 per ogni Azione richiesta e dalla distinta delle Azioni vecchie, o Cartelle di godimento, le quali debbono essere contemporaneamente presentate. Sopra queste Azioni, o Cartelle di godimento sarà posto un bollo per accertare che quei Titoli hanno fatto uso del diritto di opzione e saranno restituite al presentatore.

7. Sarà rilasciato all'atto della sottoscrizione una ricevuta provvisoria di Cassa per l'ammontare del pagamento delle L. 150 per ogni Azione richiesta.

8. Questa ricevuta dovrà essere restituita all'atto della consegna dei certificati provvisori, la quale sarà fatta dalle stesse Case presso le quali fu fatta la sottoscrizione.

Del giorno in cui comincerà la suddetta consegna, sarà dato pubblico avviso.

9. I portatori delle vecchie Azioni, i quali non avranno fatto la domanda di sottoscrizione come è detto al paragrafo 6, trascorso che sia il 31 Agosto 1881 si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all'acquisto delle Azioni nuove.

10. Sulle nuove Azioni sarà fatto.
Il 2° Versamento di L. **100** il 30 Novembre 1881.
» 3° » » **100** il 28 Febbraio 1882.
» 4° » » **100** il 31 Maggio 1882.

11. A coloro che faranno il primo versamento prima del 31 agosto 1881 sarà accordato un interesse del 5 0[0 l'anno in ragione dei giorni dell'anticipato pagamento.

Sarà pure accordato un interesse a ragione del 5 0[0 l'anno a coloro che pagassero anticipatamente e per intero, uno o tutti i successivi versamenti alle scadenze fissate.

12. Saranno applicate a questa nuova emissione di Azioni le disposizioni degli Art. 10, 11 e 12 degli Statuti relative al rilascio dei Certificati provvisorii, al cambio dei Titoli definitivi ed al ritardo dei pagamenti sopra stabiliti.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. — *Le formule stampate delle domande si trovano presso la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, e presso i Banchieri incaricati.*

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI SEVO BIANCO

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di Chilogrammi **70,000 di Sevo Bianco**, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato, contenente le condizioni in base alle quali dovrà esser fatta questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nei Magazzini di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Roma* e *Napoli*.

Le offerte potranno esser fatte tanto per l'intera quantità indicata di sopra, quanto parzialmente per quantità non inferiori però a 5000 Chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire ben suggellate alla Direzione Generale suddetta avanti le ore 2 pomeridiane del giorno 12 Agosto p. v. e dovranno essere accompagnate dal campione di almeno Chilog. 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la Fornitura di Sevo Bianco.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa della Società un deposito di lire Venticinque, in contanti o in Cartelle del Debito Pubblico al corso del giorno, per ogni mille chilogrammi di Sevo pei quali intende concorrere.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 30 Luglio 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo Incanto.

Essendosi fatto il ribasso del ventesimo al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di giovedì 11 Agosto corrente alle ore undici antimeridiane in Torino negli Uffizi della Provincia avanti il sig. Prefetto presidente della Deputazione Provinciale, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per un quinquennio *del mobilio occorrente nelle caserme dei Carabinieri nei circondarii di Aosta ed Ivrea* in base al prezzo ora ridotto a venti centesimi e trentatre decimillesimi (L. 0,20,33) per cadun uomo sì di Fanteria o Cavalleria.

Il prezzo d'appalto annuale è presunto nella somma di L. 9000.00 e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo delle candele.

L'appalto avrà principio al 1° prossimo Gennaio 1882 e sarà ultimato al 31 Dicembre 1886.

La cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta è di L. 1200.00, e la cauzione definitiva è di L. 6000,00.

Per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Torino, li 2 Agosto 1881.

Per la Deputazione Provinciale

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM., A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 17 Agosto 1881. N.° 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1881.

SIGNORI,

Compiendo l'obbligo di sottoporre alla vostra approvazione il Bilancio consuntivo dell'anno 1880, insieme al rapporto dei signori Sindaci che avevano l'incarico di farne la revisione, non ci rechiamo a dovere di illustrarne le cifre con alcuni rilievi, indicandovi i motivi delle più notevoli differenze tra i resultati dei due anni 1879 e 1880 per la parte concernente le costruzioni e l'esercizio, poichè le differenze risguardanti le altre parti del Bilancio sono già illustrate nel predetto rapporto dei signori Sindaci.

COSTRUZIONI.

Le spese per le costruzioni, che nel 1879 salirono a lire 2,656,408 27, essendosi limitate nel 1880 a L. 2,001,046.65, si è verificata in quest'ultimo anno la diminuzione di lire 655,358.62, la quale deriva in massima parte dal progressivo compimento della liquidazione dei lavori di costruzione delle linee Laura-Avellino ed Empoli-Orte.

Infatti, nel 1880 si spesero per la prima di esse lire 265,312 e per la seconda L. 10,777.28, mentre nel 1879 si erano erogate L. 556,147.86 per l'una e L. 150,793.75 per l'altra. La differenza in meno per le dette due linee riesce quindi di L. 430,852 33.

La spesa dei lavori di completamento delle linee in esercizio, che nel 1879 era stata di L. 1,656,516 25, si è limitata nel 1880 a L. 1,466,683.98, come appare dal seguente prospetto:

		1880		1879
Argine stradale	L.	310,985.09	L.	254,994.34
Opere d'arte	»	149,180.70	»	57,008.87
Binarii e congegni fissi	»	171,610.74	»	226,692.53
Fabbricati di Stazioni	»	525,109.32	»	801,963.37
Officine e Depositi	»	129,647.21	»	75,828.63
Rifornitori	»	31,478.25	»	44,873.69
Case cantoniere e casotti	»	98,748.49	»	79,675.38
Ufficii, cantieri ecc. .	»	6,241.13	»	115,479.44
Opere diverse . . .	»	43,683.05	»	—
Totale	L.	1,466,683 98	L.	1,656,516 25

Il conto *Espropriazioni* si chiude nel 1880 colla cifra di L. 556,273.53, e così con una differenza in meno di L. 177,331.48 a fronte del 1879; il che dipende dalla progressiva liquidazione dei debiti verso gli espropriati, i quali diminuiscono ogni anno, non facendosi più luogo, dopo il compimento della linea di Avellino, a nuove espropriazioni, tranne quelle poco importanti che possono occorrere per l'ampliamento delle Stazioni sulle linee in esercizio.

ESERCIZIO.

I. *Lunghezza delle linee, materiale mobile e percorrenza dei treni.* — La lunghezza delle linee componenti la rete sociale al 31 dicembre 1880 trovavasi qual'era al 31 dicembre 1879, cioè:

Chilometri 1300 per la rete Italiana
Id. 317 per la rete Romana
Totale 1617

Quella delle linee estranee alla rete sociale mantenevasi pure in chilometri 64. Quindi la lunghezza complessiva delle linee in esercizio durante l'anno 1880 fu di chilometri 1681.

Le seguenti tabelle indicano le differeze nelle quan e nel valore del materiale mobile al 31 dicembre 188 confronto del 31 dicembre 1879.

Confronto del Materiale mobile per quantità e valore
al 31 dicembre 1879 e al 31 dicembre 1880

Quantità.

ANNI		LOCOMOTIVE			TOTALE	Tenders isolati per acqua	VEICOLI				TOTALE
							CARROZZE		CARRI		
		a ruote libere	a 4 ruote accoppiate	a 6 ruote accoppiate			con freno	senza freno	con freno	senza freno	
1879		13	148	92	253	17	207	663	1029	2712	4611
1880		13	150	92	255	17	230	674	1029	2706	4639
Differenza per il 1880	in più	»	2	»	2	»	23	11	»	28	28
	in meno	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»

Valore.

ANNI		LOCOMOTIVE e TENDERS isolati	VEICOLI		ATTREZZI	TOTALE
			CARROZZE	CARRI		
1879		14,927,945.44	6,114,680.45	13,859,156.69	1,674,025.14	36,575,807.72
1880		15,055,532.74	6,564,611.62	13,815,295.27	1,784,949.86	37,220,389.49
Differenza per il 1880	in più	127,587.30	449,931.17	»	110,924.72	644,581.77
	in meno	»	»	43,861.42	»	»

Nel 1889 sono entrate in servizio N. 3 nuove locomotive a 4 ruote accoppiate, fornite dalla fabbrica Krauss di Monaco. Ciò non ostante, il numero delle locomotive è aumentato di sole 2, essendone stata venduta una delle vecchie, perchè non più atta ad essere riparata.

Il numero delle carrozze è aumentato di 34, ma essendo diminuiti di 6 i carri, l'aumento complessivo dei veicoli resulta di 28.

Riassumendo, come qui sotto facciamo, le cifre del prospetto relativo alla percorrenza dei treni, e confrontandole con quelle dell'anno 1879, riscontrasi un aumento piuttosto sensibile nell'anno 1880, il quale deve essere distribuito nel modo che appresso:

Treni viaggiatori . . . . Chilom. 238,938
Id. merci . . . . id. 228,461

Tale aumento deve attribuirsi alle maggiori esigenze del traffico, che fortunatamente è entrato in una fase di rapido ed esteso sviluppo, come si potrà riconoscere dall'insieme dei resultati di questo Bilancio.

		1879	1880	AUMENTO nel 1880
Percorrenza	dei treni.........	6,455,047	6,922,446	467,399
id.	delle carrozze...	33,920,304	35,896,823	1,976,519
id.	dei carri merci carichi...........	41,351,742	47,193,909	5,842,167
id.	dei carri merei vuoti.............	12,347,638	14,587,772	2,240,134
id.	dei carri diversi	7,354,264	7,849,761	495,497
Percorrenza media	delle carrozze...	39,952	41,261	1,309
	dei carri.........	17,109	18,612	1,503

I dati relativi al servizio prestato dalle locomotive nel 1880, confrontati con quelli del 1879, presentano le sottonotate differenze:

	1879 Chil.	1880 Chil.	AUMENTO nel 1880 Chil.
Percorso totale, compreso il servizio di manovra e quello dei treni materiali...........	8,981,298	9,693,240	711,942
Percorso medio di ogni locomotiva..........................	35,500	38,012	2,512

II. — *Movimento e prodotto sulla rete sociale.*

I prodotti lordi ottenuti dal traffico sulla rete sociale nell'anno 1880, e le relative medie chilometriche lineari e di percorso, contengonsi nel quadro sottoposto, dall'esame del quale resulta, in confronto dell'anno antecedente, un aumento di L. 2,770,699.41 sull'ammontare totale dei prodotti, di L. 1,652.17 nella media chilometrica lineare, e di L. 0.13 in quella del chilometro-treno.

	AMMONTARE totale dei prodotti	MEDIA chilometrica lineare	MEDIA del chilom. treno
Per la rete italiana	22,006,506.92	16,928.08	4.46
Per la rete Romana	8,058,320.89	25,420.57	5.40
Per le reti riunite.	30,064,827.81	18,502.06	4.68

L'aumento dei prodotti lordi per ogni ramo di trasporti nell'anno 1880 apparisce dal seguente prospetto:

	1879	1880	aumento nel 1880
Viaggiatori....L.	14,028,924.09	15,083,142.46	1,054,218.37
Bagagli e cani..»	700,035.27	755,393.83	55,358.56
G. V. Merci....»	2,392,247.63	2,644,434.01	252,186.38
G. V. Veicoli, Bestiami»	360,145.58	377,589.92	17,444.34
P. V. Merci....»	9,620,492.25	11,005,174.62	1,384,682.37
P. V. Veicoli, Bestiami»	71,833.22	73,218.93	1,385.71
Introiti diversi..»	120,450.36	125,874.04	5,423.68
Totale L.	27,294,128.40	30,064,827.81	2,770,699.41

I dati relativi al numero dei viaggiatori che l'Amministrazione ha trasportati nel 1879 e nel 1880, tanto a prezzo intero che a prezzo ridotto, ed alla loro percorrenza chilom. per le diverse classi, trovansi nei due quadri che appresso:

SPECIE DEI BIGLIETTI	Classe	QUANTITÀ 1879	1880	in più nel 1880	in meno nel 1880
Prezzo intero...... (a)	1ª	149,313	155,979	6,666	»
	2ª	558,141	579,663	21,522	»
	3ª	1,945,117	1,983,956	38,839	»
Prezzo ridotto....... (b)	1ª	19,497	21,865	2,368	»
	2ª	51,252	62,518	11,266	»
	3ª	77,882	84,299	6,417	»
Andata e ritorno...	1ª	51,904	57,782	5,878	»
	2ª	305,598	336,456	30,858	»
	3ª	1,017,642	1,136,548	118,906	»
Militari ed altri per conto dello Stato.	1ª	38,909	41,851	2,942	»
	2ª	40,331	41,910	1,579	»
	3ª	317,790	313,757	»	4,033
N.		4,573,376	4,816,584	247,241	4,033
Detraendo dall'aumento la diminuzione . .				4,033	
Resta un aumento effettivo di				243,208	

(a) Compresi i Senatori e Deputati. — (b) Ragazzi, impiegati governativi impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc.

SPECIE DEI BIGLIETTI	Chilom.	PERCORRENZA CHILOMETRICA 1879	1880	Aumento nel 1880
Prezzo intero.......	1ª	22,944,299	25,801,334	2,857,032
	2ª	46,829,602	49,209,821	2,380,219
	3ª	84,620,849	[illegible]0,219,608	5,598,759
Prezzo ridotto (a)	1ª	7,942,772	8,796,824	854,052
	2ª	14,911,029	17,091,315	2,180,286
	3ª	10,572,273	12,677,113	2,104,840
Andata e ritorno..	1ª	2,169,732	2,718,016	548,284
	2ª	11,183,524	14,101,872	2,918,348
	3ª	30,950,756	34,924,172	3,973,416
Militari ed altri per dello Stato.........	1ª	5,170,822	5 696,006	525,184
	2ª	4,918,614	5,375,124	456,510
	3ª	55,245,310	56,686,611	1,441,201
Chilom.		297,459,582	323,297,816	25,838,234

(a) Ragazzi, impiegati governativi, impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc. ecc.

Il maggior numero delle persone che viaggiarono sulla nostra rete e la loro più lunga percorrenza hanno fatto crescere il prodotto di questo ramo di trasporti, il quale è salito nel 1880 a L. 9,327.86 per chilometro lineare ed a L. 2.3487 per treno-chilometro, mentre nel 1879 si ebbero rispettivamente le cifre di L. 8,707.41 e di L. 2.3378.

Le differenze nel peso dei bagagli e nel numero dei cani trasportati nei due anni 1879 e 1880 vengono notate nel sottoposto quadro:

	1879	1880	in più nel 1880	in meno nel 1880
Bagagli — Peso reale in chilog.	10,017,300	10,445,100	427,800	»
Cani — Numero	21,121	20,312	»	809

Il prodotto chilometrico di tali trasporti è stato nell'anno 1880 di L. 467.16, rendendosi così superiore per L. 32 67 a quello corrispondente del 1879, che fu di L. 434.49.

Il prodotto per chilometro-treno può ritenersi di 12 centesimi circa.

Il maggior prodotto chilometrico ottenutosi proviene dall'aumento del peso reale di bagagli trasportato nell'anno 1880 e della relativa percorrenza, la quale risulta in media per ogni quintale di 184 chilometri, mentre nel 1879 era discesa fino a chilometri 169.

(*Continua*)

MONUMENTO A G. F. MÉDAIL
A BARDONECCHIA

Com'era stato preannunciato, domenica mattina inauguravasi a Bardonecchia il monumento eretto, per iniziativa del Club Alpino, sezione di Susa, ad onorare la memoria di Giuseppe Francesco Médail, che primo ideò il traforo del Fréjus.

Nato à Bardonecchia il 24 settembre 1784, fu dapprima semplice agrimensore e commissario doganale a Pont Bonvoisin in Savoia, alla frontiera francese, e poscia a Lione, dove si fece pure imprenditore di lavori stradali. Dotato di molta perspicacia ed attività, ed animato dallo sviluppo che andavano prendendo in Francia le strade ferrate, intravide sino dal 1839 la convenienza di aprire una strada ferrata attraverso la Savoia ed il Piemonte, per agevolare i rapporti commerciali tra la Francia e l'Italia. Conoscitore espertissimo delle Alpi, trovò che il punto della maggiore brevità ed opportunità per un passaggio sotterraneo sarebbe stato precisamente sotto il Fréjus, tra Bardonecchia e Modane.

Recossi quindi a Torino per presentare al Re Carlo Alberto un memoriale, in cui con molto accorgimento faceva prevedere i pericoli che minacciavano il Piemonte e la Savoia, qualora, per le gravi difficoltà della traversata delle Alpi, il commercio si fosse portato verso Marsiglia. Ma nè quel memoriale, nè le successive pratiche presso i Ministri produssero alcun effetto, qualificandosi per lo meno di utopistica la sua proposta. E nemmeno valse a scuotere l'opinione generale l'opuscolo da lui pubblicato nel 1841 in Lione, col titolo: *Projet du percement des Alpes entre Bardonnèche et Modane.*

Non fu che nel 1845 che il Desambrois, ministro dei la-

vori pubblici, pensò d'incaricare dell'esame dell'idea del Médail, il Sismonda ed il Mauss, i quali, dopo accurati studii, la dichiararono degnissima di applicazione.

Sennonchè le sopravvenute vicende politiche fecero abbandonare quegli studii fino al 1860, in cui l'ardito progetto venne ripreso sul serio per impulso dei due grandi ministri Cavour e Paleocapa, e fu quindi felicemente eseguito per opera degli illustri ingegneri Grandis, Sommeiller e Grattoni.

Ma frattanto il povero Médail era morto a Susa nella miseria, senza il conforto che alcuno pensasse allora alla grandiosa opera da lui ideata!

Ora la detta Sezione del Club Alpino, con gentile e generoso pensiero, volle rivendicare la memoria del modesto, quanto sfortunato inventore e propugnatore del gigantesco traforo, facendogli erigere, mediante pubblica sottoscrizione, in Bardonecchia sua patria, divenuta un'importante e fiorente Stazione della grande ferrovia internazionale, un monumento che lo ricordi alla riconoscenza de' suoi concittadini e dei posteri.

Esso misura un'altezza complessiva di metri 5.30, ed è formato da una piramide greggia di granito, circondata alla base da massi, pure di granito, artisticamente gettati, e sormontata da un'aquila di metallo coll'ali spiegate, misurante l'altezza di un metro e larga due ai punti estremi delle ali.

Su un lato della piramide, nella parte superiore, è incastrato un medaglione in marmo rappresentante l'effigie del Médail, e sotto è scolpita sul sasso la seguente iscrizione:

Giuseppe Francesco Médail — che primo concepì l'ardita idea — del traforo del Fréjus — e tenacemente la propugnò — dedicandovi — i suoi studi e la sua vita.

Nato a Bardonecchia il 24 *settembre* 1784 — *morto a Susa il* 5 *novembre* 1844.

Nel lato opposto sono scolpite pure nel sasso le seguenti parole:

Auspice — la Sezione di Susa — del C. A. I. — la Patria riconoscente — 1881.

Il disegno del monumento è opera dell'ingegnere Rivetti Lorenzo di Bussoleno (Susa); il medaglione fu eseguito dal giovane Casimiro De-Biagi, allievo del Tabacchi; l'aquila venne modellata dal signor Loro in Torino, e fusa in Milano dalla ditta Prestini.

La piramide, come i massi che la cingono, provengono dalla cava di Borgone (regione Maometto), e fu innalzata dai capi-mastri Ramella, Antoniotti e Fiorina.

La direzione della messa in opera è dovuta all'intelligente ed assidua cura dell'ingegnere Visconti, capo-riparto in Bardonecchia. —

Allo scoprimento del monumento, salutato da grandi applausi, presero la parola il cav. Chiapusso, presidente del Club Alpino di Susa, che lesse un forbito discorso; il deputato Genin, congiunto dal Médail; il sottoprefetto di Susa, rappresentante del ministro Berti; il cav. Cibrario, rappresentante il Consiglio provinciale di Torino; il giovane Médail, nipote dell'illustre estinto, che ringraziò quanti vollero concorrere ad immortalare la memoria dell'avo suo; e finalmente il vice-presidente del Club Alpino di Torino, ing. Perone. Erano pure presenti alcuni Francesi, fra cui il sindaco di Fourneaux, e la nuora del Médail, madre del giovanetto preannunciato, che assisteva commossa alla solenne funzione, per la quale era venuta appositamente da Venezia coi suoi bambini.

Alle 2, ebbe luogo il banchetto, presieduto dal cav. Chiapusso, con circa 200 convitati.

Numerosi furono i brindisi; fra cui molto applauditi quelli del Chiapusso, del padre Denza, e di un altro congiunto del Médail, che in francese ricordò i meriti dell'estinto. Si bevve al Re, all'Italia, all'unione della Francia con l'Italia, al Médail, agli esecutori del traforo, a Cavour, a Paleocapa.

Alle ore 5 gl'invitati facevano ritorno in Torino, lieti della bella festa compiutasi a Barbonecchia in nome della patria riconoscente.

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 27 *giugno* 1881.

V. *Costruzione della linea.*

(*Cont.* — *V. N.* 30).

Passiamo ora alla descrizione dei lavori alla *testata sud* del tunnel.

Relativamente alle installazioni, devesi notare che, durante tutto l'anno, esse rimasero tali e quali. Non si eseguì alcuna costruzione nuova, e nessuna modificazione importante vi fu portata. Un grande serbatoio ad aria, simile a quello del lato nord, venne introdotto nel tunnel il 15 gennaio, posto lungo il piedritto est, tra 4180 e 4226 e messo in comunicazione col conduttore ad alta pressione; sino dal principio di febbraio esso funziona con vantaggio per l'alimentazione delle locomotive. Inoltre, durante il 1°. trimestre si è sostituita una delle turbine dei nuovi compressori con un'altra di costruzione superiore.

La lunghezza dei binarii percorsi dalle locomotive all'interno ed all'estero del tunnel misurava, alla fine dell'anno, 8814 metri correnti. Una locomotiva ad aria circolava dall'imbocco sino a 4800 m. al livello della piattaforma, ed un'altra da 4800 a 6400 m. a mezz'altezza della cunetta dello strozzo. Al di fuori del tunnel funzionava una locomotiva a vapore, la quale, in caso d'avaria d'una delle due locomotive ad aria, poteva rimpiazzarla sino a 4800 metri.

Alla fine di febbraio, il conduttore d'aria presentava lo sviluppo e le dimensioni seguenti: lunghezza totale 7321 m., dei quali 5765, ossia il 78.7 p. 0[0], avevano un diametro di 0.20 m.; 597, ossia l'8.1 p. 0[0], un diametro di 0.15 m.; e 959, ossia il 13.1 p. 0[0], un diametro di 0.10 m. Il conduttore d'aria, per le locomotive aveva a quell'epoca una lunghezza di 4180 m., e si estendeva sino al gran serbatoio.

La pressione media dell'aria spinta nel tunnel pel servizio delle perforatrici e delle pompe, nonchè per la ventilazione, si elevava all'imbocco a 4.92 atmosfere, ed alla fronte d'attacco a 2.58 atmosfere. L'aria per le locomotive aveva una tensione media di 10.65 atmosfere, al massimo di 11.85 atmosfere. La quantità d'aria spinta dai compressori variò da 74,610 m. c. in marzo a 105,048 m. c. in luglio, e si elevò in media, durante tutto l'anno, a 91,184 m. c., ammettendo a 60 0[0] l'effetto utile dei compressori, calcolo che qui pure sembra troppo elevato pegli stessi motivi segnalati pel lato nord.

Alla fine dell'anno, il numero delle perforatrici era di 89, cioè:

7 perforatrici Dubois-François
14 » Mac Kean a fioretti verticali
50 » Mac Kean-Seguin con modificazioni
18 » Ferroux

Si trovavano sul posto 15 affusti, di cui 4 per la perforazione verticale, ed 11 per la perforazione orizzontale.

Le cubature di roccia scavate nel 1880 nelle diverse sezioni del diagramma sono le seguenti:

Galleria d'avanzamento. .	165.7 m. × 7.7 m. q. =	1,275.890 m. c.	
Allargamento in calotta .	1,051.5 » × 9.5 m. q. =	10,017,750	»
Cunetta dello strozzo. .	1,159.6 » × 9.5 » =	11,016.200	»
Strozzo . .	1,173.8 » × 18 4 » =	21,597,920	»
	Totale	43,907.760	»

Questa cubatura totale, divisa per 45.1, sezione del vuoto del tunnel, equivale ad un progresso annuale di 975 m., il quale è considerevolmente inferiore a quello realizzato nei 3 anni precedenti. Un confronto fatto coi progressi ottenuti negli altri anni dimostra che (benchè la galleria di direzione sia stata perforata da un capo all'altro il 29 febbraio 1880, e che l'allargamento in calotta sia stato pure terminato al principio di settembre), non si è realizzato, come si poteva sperare, un aumento di avanzamento nelle parti inferiori del diagramma. La ragione sta nel modo di escavo in due gradini del piano inferiore, già descritto pel lato nord, e nella mancanza d'operaj. Con questo processo, soltanto dopo che il gradino superiore della cunetta è stato costruito per una certa lunghezza e che vi si collocò il binario, lo strozzo può essere attuato in modo energico. Al principio di dicembre si è effettuata la posa di questo binario. Il progresso abbastanza considerevole realizzato nello strozzo data dal mese di dicembre 1880, e la cubatura estratta in questo mese corrisponde a 134 m. di tunnel: l'avanzamento più debole è stato di 64 m. correnti nel mese di settembre.

Durante i mesi di gennaio e febbraio, la galleria di avanzamento è stata prolungata da 7533 N. a 7167.7 S.; in totale 377.4 m., attraverso roccie che, essendo simili ai due lati del punto d'incontro, possono esser qui descritte nello stesso tempo. —

La pasta principale si compone di gneiss micaceo, contenente del mica bruno e grigio, molto quarzo, dell'ortoclas in minor quantità e pochissimo plagioclas. Le laminette di feldspatto quarzoso sono generalmente piegate, schiacciate in gambi irregolari o spezzati sotto forma di grani, di guisa che la struttura parallela è lineare, confusa, o sparisce interamente. Il mica è nello stesso tempo stirato, lacerato, sepolto tra i grani della pasta principale; soltanto alla rottura principale, esso apparisce in pellicole successivamente disposte, e quando è in abbondanza, dà alla roccia l'aspetto dello schisto micaceo (7027 a 35; 94; 7104 a 10 S). Al principio della decomposizione, il mica bruno diventa verde nei crepacci argillosi; quando la decomposizione è più avanzata, esso diventa pallido e talcoso. Le faccie di separazione oblique alla struttura parallela sono pure rivestite di mica, spesso oscurate dalla presenza del grafite, piegate e venate: esse producono una falsa stratificazione, che in generale è molto più distinta della struttura parallela.

Per la prevalenza del feldspatto, il gneiss micaceo diventa in molti luoghi analogo al gneiss (7700 a 8; 18; 39 N.; 7035 a 38; 84 a 92; 7110 a 14; 17 a 35); in alcuni strati si trasforma in vero gneiss. In questi ultimi, le laminette, contornate dalla pasta principale, racchiudono dei noducci di feldspatto; il mica grigio sparisce; placche di mica bruno sono deposte tra le laminette, e pellicole dello stesso mica si trovano agglomerate nella pasta principale.

Trovansi assai frequentemente nel gneiss micaceo delle vene strette e degli strati da 1 a 2 m. di spessore di gneiss a grani fini, che vanno sino al gneiss compatto, la cui massa principale si compone di quarzo o di eurite; essa è macchiata e striata a diversi colori, e diventa luminosa colla presenza di tenere squame di mica bruno. Quest'ultimo sono talora così abbondanti, che la roccia prende l'aspetto di terracotta micacea. Alcune vene di gneiss compatto prendono un colore oscuro, e diventano pesanti e tenaci per l'agglomerazione di scaglie di mica nero, di aghi di anfibulo e di grani di ferro ossidulato. Ma non è che tra 7038 e 40 S, che si vede la hornblende in tale abbondanza, che ne nascono le roccie anfiboliche.

Trovansi poi accessoriamente nelle roccie descritte: delle piriti magnetiche, il più spesso in varietà di gneiss micaceo miste a scaglie concoidali di mica grigio e di feldspatto grigio bleu; del mica alcalino in pellicole trasversali, che s'incontra sovente sulle faccie dei crepacci; della turmalina in aghi neri e forti. Le fessure di grafite sono talora coperte d'un leggero strato di spatto calcare.

I depositi di quarzo seguono gli strati a cui sono attaccati e curvati con essi, oppure formano delle enfiagioni e delle zone irregolari. La maggior parte di questi depositi contengono del feldspatto, della dorite, dei grani silicei ed un po' di ferro speculare; dei geodi, che s'incontrano in quei depositi che presentano il carattere di ammassi o di filoni verso 7646; 67; 7718 N.; 7104: 41, a partire dalla testata sud, contengono, allato dei minerali suaccennati, del cristallo di rocca, dello spatto calcareo, dell'albite, un po' di apatite e del rutile.

Questi geodi, che sono rimasti liberi sotto uno spessore di montagna di 1700 m., provano che le roccie sovrapposte non sono compresse in modo eguale dal loro proprio peso nei vuoti interposti nell'interno della montagna.

Egli è provato da striscie di sfregamento, nonchè dalla triturazione delle zone di quarzo (lungo le quali si aprono in gran numero i crepacci argillosi di cui si è parlato), che realmente ebbero luogo dei movimenti di roccia fra tutti questi crepacci, verso i quali gli strati si staccano approfondandosi o rovesciandosi.

La falsa stratificazione sovraccennata si lascia soprattutto vedere nei punti in cui la struttura parallela (stratificazione) della roccia è confusa o sparisce. Essa è prodotta da fessure correnti NNE e NNO, con rapido affondamento ora ad est ed ora ad ovest. Lo strato di mica, di cui sono tapezzate codeste fessure, è spesso visibilmente ripiegato sino a 70 N, e le incrostazioni di feldspatto quarzoso, che si deposero su queste pieghe, rendono più difficile la distinzione tra la vera e la falsa stratificazione, che sparisce in vene rocciose perfettamente determinate, benchè non manchino dei crepacci diretti nello stesso senso, che contribuiscono molto alla disgregazione in iscaglie della roccia. Insieme a tali crepacci bisogna accennare delle fessure di spezzamento, che tagliano la stratificazione ad angolo acuto, e disgregano la roccia; a ciò contribuiscono pure dei crepacci in molte altre direzioni. Tra 7530 e 40 N, la parete ovest della galleria di direzione ha dovuto essere armata, e così la galleria intera tra 7064 e 7072 S, 7119 e 7128 S.

Una roccia dislocata e decomposta può anche trasmettere delle onde sonore, purchè sia fortemente compressa. Ciò si desume dal fatto, che nella notte dal 24 al 25 dicembre 1879 si è creduto di udire per la prima volta nella galleria di Göschenen l'esplosione dei colpi di mina dal lato di Airolo, benchè lo spessore del masso da forare fosse ancora di 415 ed in parte stracciato dal lato sud, ed anche dal lato nord fosse decomposto e si trovasse sulla parte cattiva centrale. Il 29 dicembre si udirono a Göschenen i primi colpi distinti di Airolo attraversando un masso di 394 metri, e da quel giorno si udirono regolarmente da ciascun lato. —

Prescindendo da alcuni stillamenti, la galleria nord è rimasta asciutta sino a 7727. Da quel punto sino a 7742, l'acqua usciva dai crepacci di rovesciamento già citati, da una falla argillosa a 7733, e da una zona di quarzo schiacciata a 7729. Al sud pure del punto d'incontro, a 7164 S, si avevano abbastanza forti filtrazioni nei rognoni di quarzo, oltre alcuni stillamenti e goccie isolate a 7064; 94; 7100; 18 S.

Lo scolo totale delle acque dalla testata sud del tunnel fu;

Prima dell'incontro delle due gallerie;

Data		Litri		Litri	
Il 9 gennaio 1880,	a partire da 7035 S:			211 litri	a 11°.8
» 9 febbraio	» » 7107			201	»
Dopo l'incontro:					
» 13 marzo,	a partire dal punto culmin.			195	a 12°.3
» 22 aprile	» » »			188	» 12°.3
» 21 maggio	» » »			182	
» 11 giugno	» » »			182	» 12°.5
» 3 settembre	» » »			172	» 12°.7
» 8 ottobre		134 litri	a 12°.8	152.5	a 12°.1
» 28 »		171	» » 11°.9		
» 6 novembre		177	»	181	»
» 17 »		184.5	»		
» 2 dicembre		173.5	»	172	» 12.2°
» 16 »		171	» » 12°.2		
» 6 gennaio 1881		156	» » 12°.0	155	» 11°.9
» 18 » »		155.5	» » 11°.9		
» 27 » »		154	» » 11°.8		
» 16 febbraio »				149	» 11°.9
In media per minuto secondo, a partire dal 13 marzo 1880 sino al 16 febbraio 1881,				173 litri	a 12°.3

Misurati a metri 200 dall'ingresso.

Al contrario, sono usciti dal tunnel in media per minuto secondo, poco prima dell'incontro (dal 10 marzo 1879 al 9 febbraio 1880), 237 litri a 12°.1. Il getto è dunque diminuito di 64 litri. Osservasi una simile diminuzione confrontando il getto sovraindicato dei mesi di gennaio e febbraio 1880 con quello degli stessi mesi del 1881: cioè 211 — 155 = 56 litri, e 201 — 149 = 52 litri.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 31 corr. si raduneranno a Lucerna i delegati degli Stati interessati nella ferrovia del Gottardo per procedere alla visita annuale di ricognizione dei lavori eseguiti durante il 9.o esercizio nelle due grandi Gallerie del Gottardo e del Ceneri e nelle strade d'accesso.

Nel programma della visita è fissato di cominciare da Lucerna col 1.o settembre e di finire a Lugano dopo aver percorsi ed esaminati tutti i lavori di cui si tratta.

I delegati componenti la Commissione sono:

Per la Svizzera: sigg. Bavier, vice-presidente del Consiglio federale e capo del Dipartimento delle poste e ferrovie; e Dapples, ispettore tecnico delle Ferrovie svizzere.

Per l'Italia: comm. Biglia, ispettore del Genio civile; e comm. Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Per la Germania: sig. Kinel, consigliere intimo.

⪥

Nel nostro numero del 27 luglio p. p., abbiamo accennato come dal Ministero dei lavori pubblici fosse pervenuta l'approvazione delle maggiori spese proposte dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per il miglioramento delle condizioni generali della rete.

Malgrado che da tale approvazione all'epoca dei maggiori trasporti (che ordinariamente si verificano verso la metà del prossimo mese) non abbia a decorrere che un tempo assai breve, tuttavia si poterono già concretare i progetti coi preventivi delle spese per l'ampliamento di non poche Stazioni; e l'Amministrazione suddetta, interpretando giustamente le intenzioni del Ministero, ha disposto per l'esecuzione dei lavori. Infatti, si stanno costruendo nuovi binarii, impiantando nuove piattaforme, pesi a bilico, e quanto occorre per il più pronto servizio delle merci a Casalpusterlengo, Codogno, Cassano, Mortara, Felizzano, Oulx, Vercelli, Moncalvo, Cassine, Rho, Varese, Treviglio, ed in molte altre Stazioni.

La prontezza con cui furono prese tali misure e l'intelligente attività del personale permettono di poter vedere, entro brevissimo tempo, migliorate le condizioni dei punti più importanti della rete, e così ovviate od almeno attenuate le conseguenze degli ingombri tanto lamentati dal Commercio e dall'Amministrazione medesima negli anni scorsi, e specialmente nell'ultimo.

⪥

La Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia ha in questi giorni concretate le norme per la concessione del trasporto dalla Stazione centrale di Milano di tutto il bestiame destinato all'Esposizione zoologica, che va ad aprirsi in quella città col primo del prossimo settembre. Quantunque gl'incagli e gli ingombri, che rendono sempre, nel detto mese, assai faticoso il servizio delle più grandi Stazioni ferroviarie, potessero far passare in seconda linea le considerazioni per le quali veniva domandato codesto trasporto, noi non possiamo che far plauso al concetto fatto prevalere anche questa volta dalla suddetta Direzione, di assecondare cioè qualunque provvedimento che valesse a giovare alla Esposizione nazionale industriale, mettendo al di sopra d'ogni altra considerazione gli interessi reali del pubblico e del paese.

⪥

Sappiamo che la suddetta Direzione dell'esercizio ha trasmesso al Consiglio di amministrazione, per essere sottoposto all'approvazione ministeriale, il progetto per la costruzione di un binario di raccordamento fra la linea di Chiasso e lo Scalo-merci di Porta Garibaldi in Milano.

Tale importante lavoro ha principalmente per iscopo di evitare il regresso che ora devono fare i treni merci in arrivo ed in partenza per la linea suddetta; e ciò in previsione dell'incremento di traffico che vi apporterà l'apertura del valico del Ceneri, il quale, finchè sia aperto quello del Gottardo, dovrà sopportare tutto il grande movimento che andrà a svilupparsi tra le nostre ferrovie, il porto di Genova e le ferrovie germaniche.

Il lavoro di cui si tratta è pure coordinato col progetto generale, già sommariamente tracciato per il completamento della linea di circonvallazione, per l'impianto di una grande Stazione per lo *smistamento* dei treni presso Porta Sempione, ed occorrendo, anche di un'altra Stazione pel servizio locale dei passeggeri e delle merci in possimità a Porta Romana.

⪥

Siamo informati che dalla Direzione generale delle Poste sono state fatte raccomandazioni alle Società di navigazione Rubattino e Florio, affinchè venga sollecitamente istituito il servizio cumulativo ferroviario marittimo. A questo riguardo, ci si assicura che le dette Società hanno tutto disposto per la pronta attuazione del desiderato servizio, sulla base di quanto fu stabilito nelle Conferenze all'uopo tenutesi in Milano; e solo manca che venga completato il lavoro

veramente colossale delle tariffe, al quale sta provvedendo l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

✂

Sappiamo che l'Amministrazione medesima, preoccupata seriamente delle condizioni sempre più gravi del movimento delle merci sul piano inclinato dei Giovi, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici l'adozione di taluni provvedimenti per il miglioramento del servizio sulla linea Savona-Acqui-Bra, affine di potere all'occorrenza utilizzare questa linea come ausiliaria di quella dei Giovi, alloraquando i trasporti da farsi su quest'ultima eccederanno la sua potenzialità: locchè si avvererà indubbiamente nella prossima stagione autunnale.

✂

Tanto il Municipio di Alessandria, quanto il Comizio agrario di Acqui si sono rivolti al Ministero di agricoltura, industria e commercio per ottenere un ribasso nei prezzi di trasporto sulle ferrovie pei concimi e per le canne palustri che si adoperano a sostegno della vite; nonchè per conseguire che i limiti di percorrenza fissati per l'applicazione delle tariffe differenziali siano modificati.

Ci consta che il Ministero di agricoltura e commercio ha accolte con favore le istanze suaccennate, e già si è rivolto al Dicastero dei lavori pubblici, richiamando l'attenzione del medesimo sulla convenienza di accogliere le domande del Municipio di Alessandria e del Comizio agrario di Acqui.

✂

Il Comitato amministrativo della Cassa delle pensioni per le strade ferrate Romane, invitato a riprendere in esame la propria deliberazione del 5 marzo scorso circa il corrispettivo da stabilire a favore della Cassa-pensioni per ottenere, a pro degli impiegati ex-militari, che nel computo della pensione sia loro tenuto conto del servizio prestato sotto le armi, ha ritenuto, a conferma del deliberato precedente, che non si possa assentire a siffatta concessione.

✂

A cominciare dal 9 del prossimo settembre, si terranno all'Aja delle riunioni dalla Commissione di statistica ferroviaria internazionale, allo scopo di esaminare la statistica redattasi pel 1876 e le osservazioni sollevate dalla medesima, e di stabilire il modulo definitivo da essere adottato per l'avvenire.

✂

Da una distinta gentilmente comunicataci sugli attentati contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 2° trimestre 1881, rileviamo ch'essi ammontarono a 12, cioè 4 nel mese di aprile, 6 in maggio e 2 in giugno.

Essi consistettero in sassi lanciati contro i treni in corsa od in piccoli ostacoli posti sulle rotaie, e non ebbero per conseguenze che la rottura di qualche vetro.

✂

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ordinato un'importante fornitura di carbone grosso inglese, ripartendo l'aggiudicazione nel seguente modo;

Alla Ditta Pymam Vatson tonnellate 30,000 da consegnarsi a Venezia;

Alla Ditta Raggio tonn. 20,000, da consegnarsi a Savona;

Alla Ditta medesima tonn. 10,000 da consegnarsi a Genova.

✂

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'acquisto delle 40 locomotive per le ferrovie dell'Alta Italia, già da noi preannunciato, da costruirsi parte all'estero e parte dall'industria nazionale. Tale acquisto si ripartisce per 18 locomotive sui fondi del 1881, e per 22 su quelli del 1882, stabiliti negli stanziamenti della legge testè approvata dal Parlamento.

Ora si fanno sollecitamente le pratiche per le gare, così delle dette locomotive, come per la già annunciata fornitura di 118 vetture e 844 carri.

✂

Sulla rete dall'Alta Italia verranno posti in esperimento i due sistemi di freni continui Hardy e Westinghouse.

Il freno Smith Hardy verrà applicato ai ruotabili dei treni diretti 5 e 2 fra Torino e Firenze: ed il freno Westinghouse ai ruotabili dei diretti 3 e 6 sulla stessa linea.

✂

I frequenti reclami del pubblico circa l'esercizio di molti dei ristoranti nelle Stazioni, tanto riguardo ai generi somministrati, quanto riguardo ai prezzi esagerati, hanno indotto il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia a disporre perchè dai dipendenti funzionarii venga esercitata una speciale sorveglianza su tali esercizii, e perchè agli esercenti in contravvenzione vengano applicate con tutto rigore le penalità stabilite dai Capitolati d'affitto, come fu già eseguito in un recente caso.

✂

Ci scrivono da Roma che nella scorsa settimana l'Ispettore del Genio civile comm. Schioppo ha visitato, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, i lavori in corso lungo la linea di ferrovia da Roma a Sulmona, ed ha prese informazioni intorno alla situazione dei progetti, che per la detta linea sono ancora da presentarsi all'approvazione governativa. L'Ispettore Schioppo, che era accompagnato nella visita dall'Ingegnere-Capo Direttore della linea, cav. Salvini, si è mostrato soddisfatto, tanto pel modo regolare con cui procedono i lavori sui tronchi in corso di costruzione, come anche del modo con cui dagli Ufficii di sezione incaricati degli studii e della sorveglianza dei lavori si provvede agli incumbenti loro affidati.

✂

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879:

10 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco da Cuneo all'ettometro 19 della linea da Cuneo a Mondovì — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prima asta, signor Penna Giuseppe, col ribasso del 4.15 0[0] sulla somma di appalto, ossia per L. 592,803.50.

10 *agosto* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Parma al Po, della linea Parma-Brescia-Iseo — Deliberato provvisoriamente al signor

Tosi Giuseppe, col ribasso del 33.36 0|0 sulla somma di appalto, ossia per L. 813,349.86 — La scadenza dei fatali è fissata al 3 settembre pross.

11 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco da Verrès a Chambave, della linea Ivrea-Aosta — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato alla Ditta Piatti-Rosazza (deliberataria provvisoria al 1° incanto) per la somma di L. 3,231,544.68, ossia col ribasso del 18.10 0|0 su quella di appalto.

13 *agosto* — Fatali per l'appalto del tronco da Seregno al torrente Lambro, della linea Ponte San Pietro-Seregno — Deliberato provvisoriamente al sig. Antonietti Federico, col ribasso dei 6.10 0|0 sulla somma del 1° deliberamento.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'8 al 13 agosto.

Furono approvati i seguenti progetti:

1. Progetto pel completamento della scogliera al Ronciglio nel porto di Trapani:
2. Progetto di ritiro di un tratto d'argine a destra di Po in golena Fornace di Torricella, in Comune di Motteggiana (Mantova):
3. Progetto per l'ampliamento del Servizio merci nella Stazione di Vercelli, sulla ferrovia Torino-Milano:
4. Progetto pel consolidamento del rilevato Sicilia compreso fra i chilom. 118,800 e 119,100 della ferrovia Catania-Licata:
5. Progetto per l'impianto di un binario d'incrociamento nella Stazione di Quarto, sulla ferrovia Genova-Spezia;
6. Progetti per rifornitori di acqua nelle Stazioni di Pescolamazza e Campolattaro, lungo la ferrovia Benevento-Campobasso;
7. Progetto d'appalto di un ponte sul fiume Po e suoi accessi presso Casalmaggiore, sulla ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

><

Ci vengono comunicate da Firenze le informazioni tecniche concernenti il progetto definitivo, testè presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la costruzione del tronco della ferrovia di 1ª categoria da Terni a Rieti, compreso fra la Stazione di Terni e le Marmore, della lunghezza di m. 15,508.

Il tracciato di questo tronco si stacca a 500 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori della Stazione di Terni, ed attraversata la Nera a 1300 metri a valle del ponte sotto la strada nazionale Terni-Rieti, passa le provinciali Romana e delle Sabine, ed entra nella valle di Stroncone, che rimonta per circa 4 chilometri. Attraversa quindi il torrente Stroncone, e valica successivamente la Valle Rosa, la Valle di Valenza e quella di Miranda Vecchia, e raggiunge per tal modo il vallone di Papigno, attraversando le colline interposte con quattro gallerie successive. Dal vallone Papigno alle Marmore, il tracciato attraversa in galleria i colli Papigno e della Cava, nonchè il Monte Sant'Angelo.

Dello sviluppo complessivo del tronco, m. 9,592.89 sono in rettifilo e m. 5,915.11 in curva, col raggio minimo di m. 250.

La pendenza massima adottata è quella del 30 per mille, ed è limitata ad un'estesa di m. 2,842 nella valle dello Stroncone. Nel resto della linea le pendenze non superano il 25 per mille all'esterno ed il 21 per mille in galleria.

Le opere d'arte previste sommano in tutto a 44, e le principali sono due cioè: il ponte sulla Nera, della luce di m. 30, e quello sullo Stroncone di 10 m. di apertura.

Le gallerie da costruirsi sono 7, e misurano in complesso la lunghezza di m. 4426 così ripartiti:

1. Valle Rosa m. 653 — 2. Valenza m. 833 — 3. Miranda m. 600 — 4. Alveano m. 1075 — 5. Papigno m. 310 — 6. Cava m. 278 — 7. Sgurgola m. 677.

I passaggi a livello contempalti nel progetto sono 21; e di questi 14 per strade comunali e mulattiere, e 7 per strade provinciali. Le case cantoniere previste sono 15, cioè 9 doppie e 6 semplici.

Al termine del tronco, poco dopo il bivio della strada nazionale per Piediluco e Rieti e della strada provinciale, è stabilita una fermata, la quale potrà unicamente servire pei visitatori della cascata delle Marmore.

><

Il nostro corrispondente di Parigi, promettendoci prossimo l'invio della seconda sua lettera sull'Esposizione internazionale di elettricità, ci trasmette frattanto i seguenti cenni:

L'Esposizione internazionale d'elettricità venne aperta giovedì scorso, senza alcuna solennità, nè alcun discorso. L'installazione generale è quasi completa, ma l'illuminazione delle sale, che sarà la grande *attraction* di questa, non funziona ancora. Delle prove parziali hanno luogo seralmente, e sperasi che fra due o tre giorni si potrà procedere all'illuminazione completa del palazzo. Nulla possiamo ancora dire di queste prove, giacchè l'ingresso è assolutamente riservato agli operaj che lavorano, ed i loro nomi sono trasmessi a sorveglianti speciali che ne controllano l'entrata.

Il sig. prof. Govi si occupa con grande attività a coordinare l'esposizione della sezione italiana, mano mano che gli oggetti pervengono a destinazione, ma dobbiamo constatare a malincuore ch'essi si fanno ancora attendere.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — In riserva di occuparci più diffusamente di questo importante documento, ne riferiamo il sunto diramatone dall'Agenzia Stefani in data di Roma, 13:

La Relazione della Commissione per l'inchiesta ferroviaria, degli on. Brioschi e Genala, è uscita oggi. Essa contiene 7 capitoli. Dopo una breve storia dei lavori della Commissione, si esaminano le tre Amministrazioni ferroviarie italiane.

Quanto a quella dell'Alta Italia, si dichiara che essa seppe crearsi un personale intelligente, attivo, disciplinato, con materiale mobile corrispondente allo sviluppo del suo traffico, costruendo linee difficili in modo lodevole.

Quanto alla Società delle Ferrovie Romane, osservasi che sulle sue fortunose vicende ebbero grandissima influenza la viziosa formazione del suo capitale ed i gravi impegni assunti; ciò nullameno adempì convenientemente agli obblighi dell'esercizio.

Quanto alle Meridionali, la Relazione rende giustizia all'abilità dei suoi amministratori, alla valentia del suo personale tecnico ed amministrativo, che mantiene alta ed intatta l'ottima tradizione dei compianti Bona e Ruva.

Nel capitolo secondo si esaminano i contratti di semplice esercizio, proposti ed applicati in Europa, terminando con una particolareggiata analisi delle Convenzioni Minghetti, Spaventa e Depretis.

Nel terzo capitolo si discorre dell'esercizio governativo nelle reti piemontesi, e dell'attuale provvisorio dell'Alta Italia, dimostrando i gravi inconvenienti di quest'ultimo e le cause di tal fatto.

Nel quarto sono esposte le ragioni *pro* e *contro* dell'esercizio governativo e privato. Si conclude col seguente voto della Commissione, presenti i 15 membri: « Si deliberò ad unanimità essere preferibile che l'esercizio delle strade ferrate venga affidato all'industria privata ».

Nel quinto si delineano i tratti generali delle concessioni di proprietà ed esercizio.

Nel sesto si tracciano le proposte per un contratto di semplice esercizio, proposte che si possono riassumere così: a carico della Compagnia tutte le spese di esercizio, comprese quelle di manutenzione straordinaria; la Compagnia stessa è tenuta a costituire dei fondi di riserva per aumento di materiale mobile, rifacimento di binarii, ampliamenti; casi di forza maggiore, ed esercizio delle nuove strade ferrate.

Base del contratto: partecipazione fissa della Società e dello Stato al prodotto lordo, con coefficienti diversi per le diverse categorie di trasporto e con un *minimum* di partecipazione per lo Stato. Stabilite le tariffe convenzionali, è in potere del Governo e della Società di ribassarle, salvo speciali disposizioni, presso a poco come quelle stabilite nella Convenzione Depretis. Durata del contratto: 60 anni, divisa in due periodi di 30 anni ciascuno.

La sede della Società non sia nella Capitale del Regno. Divisione della rete: quella stessa proposta nella Convenzione Depretis.

Nel settimo si fanno alcune considerazioni intorno al materiale fisso e mobile, ai *tramways*, al servizio economico, alla responsabilità delle Ferrovie ed alla statistica ferroviaria.

Si propone infine il riscatto dell'opificio *Granili* e delle Ferrovie Meridionali.

Prestiti ferroviarii. — Rispetto ai prestiti chiesti dalle Provincie per provvedere alla costruzione di nuove strade ferrate, l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti, d'accordo colla Direzione generale del tesoro, ha stabilito che la concessione dei prestiti ferroviarii sarà estesa all'intera somma domandata per condurre a termine i lavori; ma che la somministrazione sarà fatta a rate annuali, eguali alle somme che risulteranno stanziate per le linee di cui si tratta nei bilanci di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Inoltre ha stabilito che la concessione dei prestiti sia esplicitamente vincolata alle seguenti clausole, cioè:

1. Che il pagamento dei prestiti sarà eseguito con mandato a favore dell'ente mutuatario, commutabile in quietanza d'entrata dal Tesoriere provinciale, con imputazione al competente capitolo del bilancio attivo, sia che si tratti di concorso obbligatorio, o di anticipazione, o sovvenzione offerta volontariamente;

2. Che il capitale che il Governo dovrà rimborsare alle Provincie ed ai Comuni, nei casi contemplati dagli art. 14 e 15 della legge 29 luglio 1879, sarà versato direttamente alla Cassa dei depositi e prestiti in isconto e fino a concorrenza dei residui debiti dei mutuatarii verso la medesima. — Così il *Bollett. delle finanze*.

Ferrovia Roma-Aquila-Sulmona. — Alle ore 10 ant. del 30 corrente, presso il Ministero, dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Roma alla linea Aquila-Sulmona, compreso fra il chilometro 0 + 051, presso la Stazione di Carrito ed il chilometro 5 + 600, della lunghezza di m. 5549, ivi compresa la grande galleria dell'Appennino, della lunghezza di m. 3500 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 4,911,000.

I lavori dovranno intraprendersi dopo la regolare consegna per essere compiuti nel termine di mesi 53.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 245,000, ed in L. 409,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — Un Supplemento inserzioni alla *Gazzetta Ufficiale* del 10 agosto pubblica, in minutissimo carattere, la lunga sentenza contumaciale commerciale ai portatori delle Azioni comuni, trentennali e privilegiate emesse dalla Società delle Strade ferrate Romane, pronunciata dalla R. Corte d'Appello di Firenze il 13 luglio 1881, come fu già annunciato, e della quale riferimmo le conclusioni.

Stazione al Testaccio in Roma. — La *Libertà* scrive di aver avuto occasione di esaminare accuratamente il progetto presentato in questi giorni al Municipio di Roma dai signori ingegneri Marotti e Frontini per la costruzione del nuovo quartiere industriale di Testaccio.

I detti ingegneri, lavoratori indefessi, dopo essere subentrati nei diritti e negli obblighi del contratto, che il Municipio nel 1873 aveva concluso col comm. Picard per la costruzione del suddetto quartiere del Testaccio; e dopo aver acquistato dal principe Torlonia i terreni ch'erano di sua proprietà in quella località, hanno presentato, come si è detto, all'approvazione del Municipio il piano d'esecuzione dei lavori.

Il progetto presentato comprende la Stazione ferroviaria colle sue adiacenze, i Magazzeni generali per la conservazione delle merci e derrate, il quartiere per le abitazioni operaie, le aeree per gli Stabilimenti industriali privati, per i depositi di marmi, del petrolio e dei legnami, e finalmente il progetto particolareggiato per la costruzione del Campo boario e del pubblico mattatoio.

Quanto alla Stazione della ferrovia, è noto che, secondo il contratto Picard tuttora dichiarato in vigore dai tribunali, il Municipio s'impegnava a far entrare nel quartiere del Testaccio una diramazione della linea Roma-Civitavecchia per il servizio del nuovo quartiere e della parte bassa della città.

Nel progetto, visto di buonissimo occhio dalla Direzione delle Ferrovie Romane, le diramazioni della ferrovia avrebbero origine in prossimità del ponte di San Paolo al di quà del Tevere.

La Stazione progettata sulle stesse proporzioni di quella che si voleva costruire in Trastevere, sorgerebbe nella parte del quartiere di faccia alla via della Marmorata, e servirebbe allo scarico delle merci destinate ai quartieri bassi della città, al servizio delle merci dirette ai Magazzini generali, al Campo boario ed a tutti quegli Stabilimenti industriali e depositi di materiali, che col tempo sorgeranno al Testaccio.

La semplice enumerazione dei servizii pubblici e privati, pei quali potrà essere utilizzata la Stazione del Testaccio, è più che sufficiente a dimostrare la sua grandissima importanza.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio rende noto che, per accordi intervenuti col Ministero delle finanze italiano, la visita del bagaglio dei viaggiatori in arrivo dalla Francia coi due treni diretti giornalieri si farà, cominciando col giorno 16 corr. mese, non più alla Dogana di Modane, ma presso la Stazione centrale di Torino.

Sono eccettuati i piccoli capi di bagaglio, che i signori viaggiatori recano con sè a mano, e che continueranno ad essere visitati alla Dogana di Modane.

Gli oggetti destinati propriamente, non ad uso personale, ma a scopo di commercio, saranno invece scortati ai Magazzini generali per l'adempimento delle formalità ordinarie di dogana.

Sono avvertiti i signori viaggiatori che, non ritirando immediatamente dopo il loro arrivo a Torino il rispettivo bagaglio, dovranno attendere l'arrivo del treno diretto successivo, rimanendo nell'intervallo chiuso l'Ufficio doganale incaricato della visita nei locali della Stazione.

Succursale dei Giovi. — Il *Corr. Mercant.* del 13 corr. scrive:

Ci consta da ottima fonte che il progetto per la linea

succursale ai Giovi è stato finalmente approvato, e che è giunto in Genova l'Ispettore comm. Imperatori, incaricato espressamente di visitare la linea, essendo intenzione del ministro Baccarini di dare in appalto il primo tronco della linea Sampierdarena-Busalla prima della riapertura della Camera.

Non è a dire se siamo lieti per questa notizia; che l'onorevole Baccarini faccia davvero e presto, e può essere sicuro che noi, e con noi la stampa genovese tutta non gli sarà scarsa di lodi.

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — La *Gazz. Uff.* del 9 corr. ha pubblicato il R Decreto del 23 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, approvante la Convenzione ed annesso Capitolato d'oneri per la concessione alla Società Torino-Pinerolo della costruzione della linea di prolungamento da Pinerolo a Torre-Pellice: Convenzione già da noi riferita.

Tramway Torino-Carignano-Carmagnola. — Domenica mattina venne aperto, in forma privata, all'esercizio questo nuovo *tramway* a vapore, essendo rimandata l'inaugurazione ufficiale a quando sia compiuto il tronco da Carignano a Moretta. Però non mancarono le dimostrazioni festose lungo il passaggio del primo treno, composto di 4 carrozzoni della fabbrica Grondona, tirati da una macchina di 10 tonnellate della fabbrica Henschel di Cassel.

A Carignano venne offerto un banchetto all'ingegnere cav. Bonelli, quale iniziatore ed autore del progetto di questa tramvia, e non vi mancarono discorsi e brindisi d'occasione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Riferiamo dalla *Gazzetta Ticinese* il seguente cenno, in riserva di pubblicare il solito rendiconto ufficiale:

Il progresso e lo stato dei lavori, alla fine di luglio testè decorso, al gran tunnel del Gottardo era il seguente:

Della cunetta dello strozzo mancavano ancora 41 metri della parte premente nel mezzo del tunnel; l'allargamento in calotta progredì di 14 metri (in giugno 42 metri), e ciò solo nella parte premente del tunnel, per cui di questa specie di lavori ne rimanevano ancora da eseguirsi per 14 metri. Dello strozzo ne vennero eseguiti 254 metri (in giugno 299.3 metri), e ne rimanevano 326 3 metri da eseguirsi. La vôlta progredì di 83.8 metri (in giugno 24.9 metri, e ne rimanevano 679.2 metri). I piedritti progredirono di 789 65 m. (in giugno 672.8 m., e ne rimanevano 1395.5 m. Della muratura della vôlta se ne eseguirono pure 26 metri (in complesso m. 40) della parte premente di metà del tunnel; nella parte premente presso il chilom. 2,800 venne compiuta la muratura di ricostruzione. Tutti i nuovi anelli ultimamente costrutti si mantengono intatti.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Ticin.* pubblica il prospetto dei lavori al tunnel del Ceneri (lunghezza met. 1673) durante il mese di luglio p. p.

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme
Galleria d'asse . m.	—	—	—(*)
Allargamento in calotta . . . »	—	55	55
Strozzo . . . . »	124	47	171
Vôlta . . . . »	144	49	189
Piedritti . . . »	140	57	201

Progresso totale dei lavori nei tunnels della linea Lugano-Giubiasco:

Denominazione del tunnel	Lungh.	Galleria d'asse		Allarg. in calotta		Strozzo		Vôlta		Piedritti	
	Met.	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0	Met.	0/0
La Costa . .	63	63	100	63	100	63	100	63	100	63	100
Precassino .	399	399	100	399	100	399	100	304	76	397	100
Meggiagra .	101	101	100	101	100	101	100	101	100	101	100
Montecceneri .	1673	1673	100	1603	96	1331	79	872	52	970	58
Molincero . .	65	65	100	65	100	65	100	5	7	18	27
Massagno . .	924	924	100	924	100	924	100	886	91	816	91
	3225	3225	100	3155	98	2883	69	2211	69	2438	76

Progresso totale dei lavori di sottostruttura, escluse le travate dei ponti in ferro = 76 5 0/0 del preventivo.

(*) Forata il 12 aprile 1881.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio di Stato del Cantone ha deciso di domandare al Consiglio federale di far procedere, senza ritardo alcuno, all'inventario dell'attivo dell'Impresa della ferrovia del Sempione, e ad uno stato delle spese fatte fino al momento della fusione delle Strade ferrate della Svizzera occidentale e del Sempione, inventario previsto dall'art. 3 del decreto federale del 28 giugno 1881 per il caso di un eventuale riscatto della linea. Il Consiglio federale sarà informato che il Governo vallesano sarà rappresentato al detto inventario dal suo dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia ha diretto al Presidente della Repubblica, in data 8 corr., un rapporto contenente interessanti ragguagli sullo sviluppo dato alla rete delle ferrovie negli ultimi quattro anni.

Al 1° gennaio 1878, la rete delle ferrovie d'interesse generale comprendeva 26,773 chil. di linee concesse e dichiarate di pubblica utilità, e delle quali 21,022 chil. erano in esercizio. La costruzione di altri 2,897 chil. era stata ordinata con diverse leggi; ed il complesso della rete d'interesse generale aveva così un'estensione di 29,670 chil., quando il sig. De Freycinet propose nel 1878 il suo programma di grandi lavori pubblici.

Questo programma, com'è noto, fu accolto col maggior favore, e la legge del 17 luglio 1879 aggiunse alla rete sovraccennata altri 8,827 chil., che dovevano essere eseguiti dallo Stato.

Ora il quadro seguente dimostra l'attività con cui furono spinti questi lavori:

Anni	Spese fatte dalle Compagnie	Spese fatte dallo Stato
1878	Fr. 85,000,000	Fr. 60,000,000
1879	» 90,000,000	» 135,000,000
1880	» 76,000,000	» 206,000,000

Al principio d'agosto 1881, la situazione generale della rete d'interesse generale era la seguente:

Linee in esercizio — Concesse	Chil.	22,180
Non concesse . . .	»	2,269
Linee in costruzione — Concesse — Costrutte dalle Compagnie .	»	1,233
Costrutte dallo Stato (infrastruttiva) . .	»	443
Idem — Non concesse — Linee riscattate . . .	»	744
Linee non soggette a concessione . . .	»	2,189
Linee dichiarate di pubblica utilità, ma non ancora cominciate — Concesse	»	1,085
Non concesse	»	3,920

In complesso, presentano uno sviluppo di 34,063 chil., di cui 24,449 chil. sono attualmente aperti all'esercizio.

Come si vede, le varie categorie di strade ferrate d'interesse generale presentano oggidì, nel loro complesso, uno sviluppo di 34,063 chil., di cui 24,449 sono in esercizio.

La rete d'interesse locale comprende attualmente 3,270 chil. dichiarati di pubblica utilità, di cui 2049 sono in esercizio.

La rete algerina, non meno della rete francese, fu l'oggetto delle cure del Governo. Al 1° gennaio 1878, essa

comprendeva 1,415 chil. concessi, di cui 687 in esercizio. La legge del 18 luglio 1879 ha classificato 1,638 chil., di cui 718 sono oggidì dichiarati di pubblica utilità.

« Tale è, sig. Presidente (dice il ministro Sadi-Carnot chiudendo il suo rapporto) l'opera compiuta negli ultimi quattro anni in materia di lavori pubblici: opera il cui carattere è quello dell'adozione del grande programma in corso di realizzazione. Concepito con ampiezza ed ardire dal sig. De Freycinet, accolto con entusiasmo dall'opinione pubblica, votato dopo maturo esame dalle due Camere, questo programma entrò nel periodo di esecuzione con una rapidità che, si può oggi dirlo con maggior sicurezza che al 31 dicembre 1879, ha superato le previsioni. Sostenuta ed incoraggiata dal Parlamento, l'Amministrazione si è consacrata tutta a codesto còmpito. I risultati già ottenuti dimostrano al paese che non a torto esso ebbe fede nelle promesse del Governo repubblicano ».

Disastro ferroviario in Inghilterra. — Togliamo dai giornali inglesi i seguenti ragguagli:

Il treno diretto della Compagnia Lanchashire e Yorkshire, partito da Manchester alle 2.25 pomeridiane del giorno 8, oltrepassata Blackburn, procedeva verso Hellifield, ove doveva trovarsi in coincidenza col treno diretto della Scozia.

Lungo la linea ebbe luogo lo scontro con un treno, che da Liverpool muoveva verse Blackburn. Questo treno, che arrivava a destinazione alle 3.06 pomeridiane, suol portare un certo numero di passeggieri dalla Scozia, in un vagone che vien distaccato dal treno a Blackburn ed unito al diretto proveniente da Manchester. Il treno di Liverpool era giunto in orario; e quando si avvicinava il treno di Manchester, invece di fermarsi laddove doveva, continuò la sua corsa, e penetrò nella Stazione con una velocità vertiginosa. Successe lo scontro: le locomotive dei due treni furono fracassate; le carrozze infrante e sbalestrate fuori della linea. Immediatamente accorsero tutti gli impiegati della Stazione, e due medici, che per caso vi si trovavano, portarono aiuto ai passeggieri feriti. Cinque erano i morti, ed il numero dei feriti ascendeva ad una ventina, alcuni dei quali si dispera di salvarli.

Fra i morti c'era un forestiere, credesi uno Spagnuolo, ben vestito; nel suo portafogli furono trovati biglietti di visita col nome di G. de Ysasi Victoriano.

Ferrovie serbe. — Si ha da Belgrado, che il Ministro dei lavori pubblici sig. Ludovic si è accordato coi delegati della Società l'*Union générale*, circa la data pel compimento delle ferrovie serbe; la data, finora riservata, venne ora fissata al 1° giugno 1884.

Annunciasi, d'altra parte, che la prima sezione, compresa tra Belgrado e Topschider, sarà aperta all'esercizio entro l'autunno prossimo.

Ferrovie agli Stati Uniti. — All'*Indépendance Belge* del 3 agosto scrivono da Washington che, durante il primo semestre del 1881, agli Stati Uniti si costruirono 1972 miglia di nuove strade ferrate. Nel primo semestre del 1880 se n'erano costruite 1800, ed in quello del 1879 solamente miglia 761.

— Da qualche tempo, sulla linea delle ferrovie di Pensilvania, circolano dei vagoni da caccia, regolati in modo da poter trasportare delle intere Società di cacciatori, coi loro cani e cavalli. Essi sono preparati con gran lusso. Ogni vagone contiene letti per dodici persone, una camera a ghiaccio per i viveri e la cacciagione, armadii pei fucili, munizioni, ecc., ecc. L'asse delle ruote è disposto così, che i vagoni da caccia della Pensilvania possono passare da una linea all'altra e percorrere tutte le linee dell'America del Nord.

Notizie Diverse

Strade comunali obbligatorie. — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti ed Ingegneri-Capi del Genio civile la seguente circolare, in data 6 corr.:

« In varie occasioni, e specialmente nelle discussioni del bilancio di questo Ministero, ho preso impegno di rendere meno rigorosa che sia possibile l'esecuzione coattiva della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie.

« I signori Prefetti ed Ingegneri-Capi si atterranno pertanto, da ora in avanti, strettamente alle seguenti disposizioni:

« 1. Nessun ostacolo devesi frapporre al cominciamento, proseguimento ed ultimazione delle strade comunali obbligatorie, che si costruiscono direttamente dai Comuni, secondo il disposto della legge 30 agosto 1868.

« 2. Il proseguimento delle strade comunali obbligatorie intraprese di uffizio, e già in corso di esecuzione, non sarà interrotto.

« 3. È assolutamente vietato fino a nuove disposizioni *l'intraprendimento coattivo di nuove strade comunoli obbligatorie.*

« 4. Se per ragioni di urgenza, o per compiere una strada fatta in parte nell'interesse di altro Comune, le Prefetture riconoscessero la necessità d'intraprendere coattivamente la costruzione di una nuova strada, in tale caso, prima di ordinarne la esecuzione, dovranno, con relazione motivata, richiedere le istruzioni del Ministero.

« 5. Prima di ordinare di ufficio il progetto di qualsiasi strada obbligatoria, si dovrà compilare il verbale di visita, prescritto dall'art. 14 delle istruzioni 10 novembre 1877, trasmettendolo al Ministero per le opportune istruzioni.

« 6. Le istanze dei Comuni, che, previe opportune giustificazioni, intendessero riprendere direttamente la gestione delle strade obbligatorie, saranno rimesse al Ministero per le sue deliberazioni ».

Bonifiche dell'Agro Romano. — Il *Pop. Rom.* dell'11 dice che l'ingegnere-capo del Genio civile in Roma cav. Bocci ha presentato all'on. Ministro un suo progetto di bonifiche idraulica, agricola ed igienica della provincia di Roma, che importerebbe una presunta spesa di L. 145 milioni, la quale tuttavia potrebbe sensibilmente variare, trattandosi di studii preliminari.

Il progetto è altresì coordinato al problema della sistemazione e navigabilità del Tevere.

Fra i punti caratteristici di questo studio dell'egregio ingegnere, merita di essere segnalato quello di accordare ai proprietarii delle terre bonificande un premio di L. 200 a L. 400 per ettaro, a condizione che concorranno per un terzo alla spesa della bonifica idraulica laddove occorra, e per intero alle spese della bonifica agricola a colonie *parziarie.*

È unita al progetto un'importante carta topografica, e l'autore presenta le conclusioni seguenti:

1° Che la bonifica igienica non è conseguibile, senza la bonifica agronomica, contemporanea alla idraulica; 2° Che l'attuazione di queste bonifiche non sarebbe possibile, qualora non venissero esse estese a tutta la provincia romana, nelle terre elevate sul livello del mare meno di 150 metri; 3° Ch'esse vogliono essere intraprese, principiando dalla marina e proseguendole nella direzione dei venti regnanti; 4° Che la bonifica agricola e così l'igienica reclamano l'arginamento del Tevere, dallo sbocco del Paglia presso Orvieto fino al mare; 5° Che le intraprese idraulico-agricole debbono lasciarsi all'industria privata sotto la sorveglianza del Governo, e che non si raggiungerebbe lo scopo del rinsanicamento dell'aria, qualora il Governo assumesse l'esecuzione dei lavori.

Certamente un progetto così vasto merita serii studii, ed il ministro Baccarini ne affiderà certamente l'esame accurato ad uomini dotti, senza pregiudizii o idee preconcette, ed amanti sinceramente del proprio paese.

Le acque del Brembo. — Il Consiglio provinciale di Bergamo, dovendo deliberare nella seduta dell'8 corr. sulla petizione dei Comuni di Treviglio e Boltiere contro la progettata estrazione delle acque del Brembo per uso della città di Milano, dopo le osservazioni fatte da varii consiglieri, votava ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale delibera di opporsi alla do-

manda del Consiglio comunale di Milano, che sia dichiarata di pubblica utilità l'opera di condotta d'acqua dalla Valle del Brembo a Milano, ed incarica la propria Deputazione di tutte le pratiche all'uopo necessarie ».

Officina ferroviaria a Venezia. — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia*:

Dopo di aver fatto pratiche con importanti Società industriali, il sindaco di Venezia conte Serego ha potuto finalmente combinare colla Ditta Felice Grondona e C. di Milano, e per essa colla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, la locazione dell'isola di S. Elena, con facoltà di ampliarla colla limitrofa sacca, naturalmente coi debiti permessi e coll'osservanza delle vigenti prescrizioni, e ciò al patto espresso che vi venga costituita una grande Officina per costruzione di ponti, di materiale ferroviario (macchine, carri, vagoni) e materiali affini, la quale dia lavoro ad almeno 500 operaj.

Il Consiglio comunale era chiamato ad occuparsi dell'argomento nella seduta di ieri, avendo la cosa tali proporzioni, che esigono lunghi preparativi per poter attuarla.

Concorso di architettura. — È aperto un concorso pel disegno di un edifizio capace di 2,000 ricoverati, da erigersi lungo il viale di Stupinigi, poco lungi dalla cinta daziaria di Torino.

Il programma, coi relativi piani e profili del sito dove sarà eretto il grandioso edifizio, ne determina la forma, le capacità, il modo e termine entro cui vuolsi presentato il disegno.

Al disegno prescelto sarà assegnato un premio di lire L. 10,000, ed un *accessit* di L. 2,000 a cadauno dei due progetti, che verranno in seguito giudicati migliori.

Il programma e piano sopraccennato si distribuiscono dalla Segreteria dell'Ospizio generale di Carità in Torino (via Po, 33) a chi ne farà domanda.

Servizio dei piccoli pacchi postali — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 26 luglio p. p, approvante il Regolamento per la esecuzione della legge del 10 detto luglio, (già da noi riferita) sul servizio dei pacchi postali nell'interno del Regno.

Telegrafia sottomarina. — La Casa Erlanger di Parigi ha ottenuto la concessione, per 20 anni, per la collocazione di un cavo sottomarino fra Trieste e Corfù, il quale faciliterà le comunicazioni fra l'Austria e l'Egitto. Le spese di primo impianto si elevano a 2,500,000 franchi.

Onorificenze — La *Gazz. Uff.* annuncia che S. M. si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici:

A *Grand'uffiziali*: Baggiani comm. Luigi, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici: e Rappaccioli comm. Sante, ispettore del Regio Corpo del Genio civile.

A *Commendatori*: Francolini ing. cav. Felice, presidente del Collegio degli ingegneri ed architetti di Firenze; e Pestalozza ing. cav. Alessandro, id. id. di Milano.

Ad *Ufficiali*: Municchi cav. Leopoldo, ispettore capo-sezione del Movimento nelle Ferrovie Romane; Senigaglia cav. Bruto, capo-sezione di segreteria nelle Ferrovie medesime; Casetti cav. dott. Alessandro, ispettore centrale del Servizio sanitario id.; Becherucci cav. Gabriello, capo-servizio dei telegrafi id.; e Fonio cav. Alessandro, segretario generale della Società delle Ferrovie Meridionali.

A *Cavalieri*: Erede ingegnere prof. Giuseppe, segretario del Collegio degli ingegneri ed architetti di Firenze; Loria Leonardo, ingegnere e prof., id. id. id. di Milano.

Maulino ing Cesare, capodivisione dei Magazzini della trazione e del materiale nelle Ferrovie dell'Alta Italia; Senese ingegnere Pasquale, ispettore caposezione principale del Servizio della trazione id; Reéb Luigi Michele, caposezione principale dell'Ufficio tecnico del materiale fisso id.; Rossi ing. Paolo, caposezione principale dirigente l'Ufficio d'arte del Servizio manutenzione e lavori id.; Gola avv. Giuseppe, legale della 1ª divisione del Traffico, id.; Querini Nuzio, ispettore della 2ª divisione id. id.; Finzi Giuseppe, id. della 3ª divisione id id; Bonazzi Luigi, ispettore principale presso l'Agenzia del movimento id.; Panizza ing. Giovanni, caposezione presso la 2ª divisione della Manutenzione e dei lavori id.; Pogliani Giuseppe, capo della Stazione ferroviaria d'Alessandria; Prato Cesare, id. id. centrale di Milano.

Binda Fabio, ispettore dei telegrafi nelle Ferrovie Romane; Casini David, caposezione di Segreteria id.; Piscicelli Filomeno, id. id.; Andruzzi Costantino, ispettore del Mantenimento id; Monti Ferdinando, ing. del Materiale fisso, id.; Cumbi Cesare, ispettore centrale del Controllo dei prodotti id.; Cao Giovanni Battista, ispettore del Movimento id.: e Bonetti Antonio, id id

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii le transazioni della scorsa settimana furono senza importanza, ed i titoli relativi non se ne sono, in generale, avvantaggiati. Le Azioni Meridionali oscillarono fra 475 e 477, e chiusero a 468; le Obbligazioni ferme fra 283 e 284. Le Obbligazioni Pontebbane furono tenute fra 445 e 446; le Obbligazioni Sarde nuove a 279. A Parigi chiusero le Azioni Romane a 145; le Obbligazioni Lombarde a 287; le Obbligazioni Romane a 377.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Strada ferrata di Pinerolo. — Il riparto semestrale in L. 10 e quello annuale di godimento in L. 9.25 sono pagabili agli azionisti presso la Ditta Malan (via Carlo Alberto; 9), dalle 9 alle 12 meridiane.

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dell'allargamento e della costruzione di banca alla Coronella Bernini Froldo di Palantone, e parte della Coronella di Palantone, tratti d'argine maestro a destra del Po, della complessiva lunghezza di m. 2028.80, per il presunto importo di L. 44,406. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 2000.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Dogliani (prov. di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Dogliani-Bonvicino-Bossola, per il presunto importo di L. 147,949.90. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito L. 14,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilocchi presso Spezia, per l'importo di L. 440,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 44,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un tronco della strada consortile obbligatoria, che dal Comune di Capaccio mette al limitrofo Magliano, della lunghezza di m. 21,234.59, per l'importo di L. 52,532.47, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 29 corr., presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto del riattamento della steccaia sul Po, a valle del ponte in pietra, destinata a procurare la introduzione dell'acqua nell'imbocco del canale Michelotti, per il presunto importo di L. 45,000. Condizioni d'asta e Capitolato d'oneri visibili presso il civico Ufficio d'arte.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, le tettoie metalliche delle Rimesse locomotive delle Stazioni di Antrodoco e Rieti.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla sistemazione e all'ampliamento dei locali per il Servizio Merci della Stazione di Avellino, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 4 andante al N. 4019 ed al quale è unito un disegno, sarà ostensibile dal dì 8 corrente in Napoli, nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 4.a Sezione del Mantenimento situato nel Corso Garibaldi, Albergo Favorita.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Napoli una cauzione provvisoria di L. 1,800 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 23 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la sistemazione del Servizio Merci della Stazione di Avellino.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 8 Agosto 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere alla costruzione del Fabbricato Viaggiatori, marciapiedi, piani caricatori e alla sistemazione del piazzale della Stazione di Navacchio apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 3 andante al N. 4005 ed al quale sono uniti 5 disegni, sarà ostensibile dal dì 6 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 1.a Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa centrale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 1,500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 22 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per l'accollo dei lavori da eseguirsi
alla Stazione di Navacchio.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 6 Agosto 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **50,650** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,903,200** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti ed in cuscinetti . » **508,500** »

ACCIAIO in tornitura e limatura. Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **3 settembre 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 5 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 agosto 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Bossilesare Gerente

Anno XIV. Mercoledì 24 Agosto 1881. **N.° 34.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1881.

(*Cont.* — *V. N.* 33).

Le merci a grande velocità, tassate sul peso, ed i valori che si trasportarono nel 1879 e nel 1880 si riassumono per quantità nel seguente prospetto:

	1879	1880	in più nel 1880	in meno nel 1880
Oggetti di Finanza { Valore dichiarato od assicurato in lire	123,468,185	112,759,753	»	10,708,432
Oggetti di Finanza { Peso reale in chilog.	129,864	62,103	»	67,761
Bozzoli peso reale in chilog.	323,599	330,700	7,101	»
Derrate alimentari id.	35,634,753	42,514,804	6,880,051	»
Merci diverse id.	21.464,982	27,215,914	5,750,932	»
Chilog.	57,553,198	70,123,521	12,638,084	67,761
Detraendo la diminuzione dell'aumento			67,761	
Resta un aumento effettivo di			12,570,323	

Questa categoria di trasporti produsse nel 1880 un maggiore introito di L. 252,186.38 sul totale, e di L. 150.59 a chilometro lineare, che devesi in massima parte all'aumento del peso delle derrate alimentari trasportate e del loro percorso, che fu in media di chilometri 246 per ogni quintale, mentre nel 1879 era stato soltanto di chil. 220.

Infatti, nel 1879 il trasporto delle suddette derrate fruttò L. 975,217.94, e nel 1880 L. 1,212,796.77, cioè L. 237,578.83 di più, le quali stanno a rappresentare il 94 0[0] dell'aumento totale riscontratosi nel prodotto delle merci a grande velocità; perchè, sebbene sia anche cresciuto nel 1880 il peso delle merci diverse (messaggerie), la loro percorrenza complessiva è cresciuta di soli chilometri 3,326,041 circa; mentre l'aumento nella percorrenza delle derrate alimentari è salito a chilometri 26,345,885.

A completare l'esame comparativo dei risultati ottenuti nei trasporti a grande velocità negli anni 1879 e 1880, resta ora a vedersi quale fu il movimento e il prodotto dei veicoli, feretri e bestiami.

Nel movimento dei suddetti trasporti si ebbero le seguenti differenze:

	1879	1880	in più nel 1880	in meno nel 1880
Vetture a due ruote . . . . . N.	102	131	29	»
Vetture a quattro ruote . . . . . »	324	114	»	210
Feretri . . . . »	60	84	24	»
Cavalli in vagoni-scuderia . . . . »	995	1,460	465	»
Bestiame { Quantità tassate per capo »	51,104	44,409	»	6,695
Bestiame { Quantità tassate per vagone completo . . . »	83,943	98,534	11,591	»

Il prodotto complessivo dei trasporti di feretri, veicoli e bestiami a grande velocità ha superato di L. 17,444.34 quello dell'anno antecedente, poichè nel 1879 esso fu di L. 360,145.58, e nel 1880 di L. 377,589 92.

La media chilometrica da L. 223.53 salì nel 1880 a lire 233.51, con una differenza in più di L. 9.98 in confronto del 1879.

Riassumendo, i prodotti dei diversi rami di trasporti a grande velocità ammontarono nel 1880 a L. 18,860,560.22; e poichè nel 1879 questi trasporti avevano dato un prodotto di sole L. 17,481,352.57, si ebbe nel 1880 un aumento d'introito rappresentato dalla somma di L. 1,379,207.65.

La media chilometrica dei prodotti della grande velocità è pure aumentata sensibilmente nel 1880, avendo in quest'anno raggiunta la cifra di L. 11,663 92, superando così di L. 813.68 la media chilometrica ottenuta nell'anno 1879, che fu di L. 10,850.24.

Nell'anno 1880 vennero trasportate a piccola velocità tonnellate 1,365,950 di merci. Nel 1879 se ne trasportarono sole 1,249,217 tonnellate, e quindi si ebbe in questo ramo un maggiore movimento di tonnellate 116,733.

I maggiori aumenti di peso nei trasporti si verificarono per le spedizioni di vini, granaglie, carboni e derrate alimentari; e questi aumenti di peso, unitamente all'accrescersi della percorrenza, che in media salì da 123 chilom. per tonnellata a 131, ed in totale da 154,285,897 a chilom. 178,555,881, fecero elevare il prodotto fino a L. 11,005,174.62, col vantaggio di 1,384,682.37 su quello corrispondente del 1879.

La media chilometrica lineare resultò in L. 6,805.92; e siccome quella del 1879 fu trovata essere di L. 5,971.20, così si ebbe pel 1880 una differenza in più di L. 834.72 per ogni chilometro di via.

Il movimento dei veicoli e bestiami, che si trasportarono nel 1880 in confronto di quello del 1879, viene notato nel prospetto che segue:

	1879	1880	in più nel 1880	in meno nel 1880
Carrozze e carri a 2 e 4 ruote . N.	440	454	14	»
Bestiame — Cavalli in vagone scuderia . . »	276	474	198	»
Bestiame — Quantità tassate per capo . . »	4,768	4,476	»	292
Bestiame — Id. per vagone completo »	69,734	65,542	»	4,188

Quantunque siavi stata nell'anno 1880 una differenza in meno sui trasporti del bestiame a piccola velocità, tanto per capo che a vagone completo, si è tuttavia verificato nel prodotto un lieve aumento.

Infatti, nel 1879 il prodotto fu di L. 71,833.22, nel 1880 di L. 73,218.93.

Nel loro insieme, i trasporti a piccola velocità hanno dato nel 1880 un prodotto superiore di L. 1,386,068.08 a quello del 1879; infatti, nel 1879 si ottenne soltanto la cifra di L. 9,692,325.47, mentre nel 1880 si raggiunse quella di L. 11,078,393.55.

Resulta anche maggiore il prodotto medio per chilometro di via, essendo stato nel 1879 di L. 6,015.79, e nel 1880 di L. 6,851.20; l'aumento fu quindi di L. 835.41 al chilometro.

Il titolo Prodotti supplementari, composto d'introiti diversi, è ammontato a L. 125,874.04 nel 1880, mentre nel 1879 fu soltanto di L. 120,450.36, cioè inferiore per lire 5,423.68; così la media chilometrica da 74.76 giunse nel 1880 a 77.84 per chilometro.

In complesso, i prodotti del traffico nell'anno 1880 ammontarono a . . . . L. 30,064,827.81
mentre nell'anno precedente erano ammontati soltanto a . . . . » 27,294,128.40

quindi la differenza in più di . . . . L. 2,770,699.41

Tale differenza è assai sensibile, se si considera che nel 1879 erasi già ottenuto, in confronto del 1878, il notevole aumento di L. 1,700,000 circa; cosicchè nel biennio 1879-1880 ebbe a verificarsi una differenza in più di quasi quattro milioni e mezzo nel totale dei prodotti del traffico.

Anche i prodotti fuori traffico hanno aumentato quest'anno. Infatti, nel 1879 erano stati di L. 325,152.97, mentre nel 1880 furono di L. 407,552.70.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI
(Maggio 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di maggio, confrontati con quelli del maggio 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di maggio 1881 (esclusa la navigazione lacuale) ascese a lire 15,068,323, ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,609,581
Bagagli	»	280,386
Merci a grande velocità	»	1,351,994
Id. a piccola velocità	»	6,776,740
Prodotti diversi	»	49,622
Totale	L.	15,068,323

(*) V. *Monitore*, N. 27 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato . . .	L.	8,459,615	L.	7,998,027
» di diverse Società esercite dallo Stato .	»	1,391,348	»	1,361,687
» Romane	»	2,666,742	»	2,601,723
» Meridionali . . .	»	2,108,562	»	1,916,805
» Venete	»	78,709	»	82,734
» Sarde	»	152,910	»	94,805
Ferrovia Sicula Occidentale	»	63,282	»	—
» Diverse	»	147,155	»	132,837
Totale	L.	15,068,323	L.	14,188,618

Si ebbe dunque nel maggio 1881 un aumento complessivo di L. 879,705, in confronto del maggio 1880 — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, ch'ebbero una diminuzione di L. 4,025. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 461,588, sulle Meridionali con L. 191,757, sulle Romane con L. 65,019, sulle Sarde con L. 58,105, sulle Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 29,661, e con L. 14,318 sulle Ferrovie diverse (Torino-Lanzo, Torino-Rivoli, Settimo-Rivarolo, Milano-Saronno-Erba, Conegliano-Vittorio) comprese ora in una sola cifra. Non si tiene poi conto dell'aumento di L. 63,282 per la linea Sicula Occidentale, che non era aperta nel 1880.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto maggio 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato . . .	L.	40,201,103	L.	37,454,269
» di diverse Società esercite dallo Stato .	»	6,607,696	»	6,219,203
» Romane	»	13,195,357	»	11,975,862
» Meridionali . . .	»	9,692,987	»	8,718,968
» Venete	»	385,785	»	407,032
» Sarde	»	551,439	»	414,440
Ferrovia Sicula Occidentale .	»	300,263	»	—
» Diverse	»	588,362	»	544,227
Totale	L.	71,522,992	L.	65,734,001

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 5,738,991, in confronto dell'eguale periodo del 1880 — Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Venete, che presentarono una diminuzione di L. 21,247. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 2,746,834, sulle Romane con L. 1,219,495, sulle Meridionali con lire 974,019, sulle Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 388,493, e sulle Sarde con L. 106,909. Non si tien conto dell'aumento di L. 300,263 sulla Sicula Occidentale, che non era aperta nel 1880. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nel maggio 1881 era di chilom. 8853, mentre nel maggio 1880, era di chilom. 8,441 — La lunghezza media, che nel maggio 1880 era di chil. 8356, nel maggio 1881 era invece di chil. 8750. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di maggio 1881, confrontato con quello del maggio 1880, fu il seguente:

	1881		1880
	—		—
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,166	L.	2,112
» di diverse Società esercite dallo Stato . . . . . . »	1,488	»	1,456
» Romane . . . . »	1,585	»	1,543
» Meridionali . . . . . »	1,454	»	1,326
» Venete . . . . »	574	»	601
» Sarde . . . . »	393	»	410
Ferrovia Sicula Occidentale . . . »	452	»	—
» Diverse . . . . »	1,051	»	962
Media complessiva L.	1,716	L.	1,697

Si ebbe dunque nel maggio 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 19, in confronto del maggio 1880 — Aumentarono specialmente: le Meridionali di L. 133, le Ferrovie dello Stato di L. 54, le Romane di L. 39, le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 32, e le Ferrovie diverse (sovraindicate) complessivamente di L. 89 — Diminuirono invece: le Venete di L. 29, e le Sarde di L. 17.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto maggio 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, presenta le cifre seguenti:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato . . . . . . L.	10,318	L.	9,900
» di diverse Società esercite dallo Stato . . . . . . »	7,067	»	6,651
» Romane . . . . »	7,845	»	7,120
» Meridionali . . . . . . »	6,684	»	6,013
» Venete. . . . . »	2,815	»	2,971
» Sarde . . . . »	1,458	»	1,794
Ferrovia Sicula Occidentale . . . »	2,274	»	—
» Diverse . . . . »	4,202	»	3,943
Media complessiva L.	8,174	L.	7,866

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 308. — Aumentarono specialmente: le Romane di L. 725, le Meridionali di L. 671, le Ferrovie dello Stato di L. 418, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 416, e le Ferrovie diverse (sovraccennate) complessivamente di L. 289 — Diminuirono invece: le Sarde di L. 326, e le Venete di L. 156. —

Del prodotto della navigazione del lago di Garda non trovasi fatto cenno nel presente prospetto riassuntivo ferroviario, in varie parti modificato dai precedenti.

LE TRAMVIE A VAPORE

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti, Ingegneri-Capi del Genio civile e RR. Commissarii per le ferrovie la seguente nuova circolare sulla osservanza delle norme per la costruzione e l'esercizio delle tramvie a vapore.

Roma, 16 agosto 1881.

Questo Ministero, preoccupandosi della necessità di stabilire, finchè non sia provveduto con apposita legge, delle norme per regolare la costruzione e l'esercizio delle tramvie a vapore, colla propria circolare n. 16 del 20 giugno 1879, n. 42533-2345, completata colla successiva del 15 novembre 1880, dava esplicite istruzioni a tutti gli Ufficii aventi ingerenza in tale servizio, sul limite delle facoltà riserbate alle Amministrazioni provinciali e comunali circa alle concessioni del nuovo mezzo di locomozione, segnando in pari tempo l'estensione dell'ingerenza spettante al Governo.

In sostanza, non si mancò fin d'allora di avvertire come le predette Amministrazioni, sebbene competenti nella concessione del suolo delle rispettive strade per l'impianto delle tramvie, pur nondimeno non potessero andar oltre tale limite, non avendo facoltà nè di statuire sulle modalità di costruzione, nè di determinare le condizioni per lo esercizio con trazione meccanica.

Anzi, a tale riguardo, si prescriveva esplicitamente che dovesse cessare l'abuso verificatosi da parte di alcuni concessionarii di tramvie, quello cioè di rivolgersi, o direttamente o per mezzo delle Prefetture, al Ministero, per ottenere l'autorizzazione dello esercizio con trazione meccanica, ad opera compiuta, e quando, cioè, riescono impossibili quegli esami che debbono necessariamente essere compiuti nell'interesse pubblico per la incolumità delle persone e per evitare imbarazzi e pericoli al carreggio ordinario.

E di leggieri si può comprendere la ragione di tale misura, riflettendo alla stretta connessione che esiste fra il sistema di costruzione e di armamento coll'esercizio delle tramvie: connessione che non consente, senza pericoli, di sottrarre alle prescizioni di norma tutte le modalità tecniche di costruzione, sulle quali occorre il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Colla citata circolare non si ometteva inoltre di prescrivere che le ruotaie delle tramvie non dovessero mai essere sporgenti dal suolo stradale: condizione questa di suprema importanza, in quanto che il carattere precipuo, che deve distinguere le tramvie dalle ferrovie ordinarie, è appunto quello di non recare alcun incomodo od aggravio alla viabilità ordinaria.

Malgrado però tali esplicite disposizioni, non sempre se ne ottenne la esatta e scrupolosa osservanza; e quindi è d'uopo ritornare sull'argomento per chiarire viemmeglio gli intendimenti del Governo.

Ed è perciò che il sottoscritto dichiara non potersi ammettere che i concessionarii di tramvie abbiano a rivolgersi al Ministero per essere autorizzati, anche in via puramente provvisoria, ad intraprenderne l'esercizio con trazione a vapore, dopo che già ne siano compiuti i lavori di costruzione e di armamento; e tanto meno si può consentire che l'armamento sia fatto in guisa che le ruotaie sporgano dal suolo stradale, recando disagio e pericoli ai rotanti comuni.

Il Governo intende che si esca da uno stato di cose abusivo ed affatto contrario alle norme, nello interesse pubblico, già stabilite colla rammentata circolare del 1879; epperò il sottoscritto deve più che mai insistere perche le domande di autorizzazione di tramvie a vapore siano presentate abbastanza in tempo per poterle esaminere colla dovuta ponderazione, onde si possano stabilire opportune condizioni per l'armamento della linea e pel tipo delle macchine; sicchè l'esercizio possa essere autorizzato con tutte le prevedibili guarentigie di sicurezza, richieste dal pubblico interesse, e per le quali il Governo ha diritto ed obligo di spiegare intiera ed efficace la sua volontà.

Questo Ministero, pertanto, d'ora innanzi non accorderà l'esercizio di tramvie con trazione meccanica, quando risultino violate le condizioni sovraccitate, tenendo fermo as-

solutamente il principio che le rotaie soddisfino alla condizione di rimanere perfettamente a livello del suolo stradale.

Unica eccezione a tale ultima condizione potrebbe farsi quando, stante la sufficiente larghezza della strada, potesse, a giudizio del Ministero, isolarsi la parte riservata alla tramvia da quella per l'ordinario carreggio.

Nel rammentare alla S. V. Ill.ma le disposizioni già emanate sulla materia colle succitate note circolari, il sottoscritto deve richiamare la di Lei attenzione sul contenuto della presente, invitandola a curarne, parte di cui spetti, l'esatta osservanza.

Si gradirà un cenno di ricevuta della presente.

Il Ministro BACCARINI.

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 20 agosto.

Prima di studiare le molteplici applicazioni industriali dell'elettricità, non sarà senza interesse il seguire lo sviluppo storico di questa scienza tutt'affatto moderna. L'esposizione retrospettiva dell'Italia, coordinata con arte particolare dall'illustre prof. Govi, commissario generale per la Sezione italiana, attirerà l'attenzione degli scienziati, i quali considereranno con speciale cura gli studii primitivi dell'elettricità. Non solo gli apparati che Volta, Nobili, Zamboni, Belli, Matteucci, Marianini hanno costrutto per le diverse dimostrazioni scientifiche, sono numerosi ed interessanti, ma benanche i loro autografi vi si trovano in gran numero.

La scoperta più importante della scienza fisica fu, senza dubbio, quella della pila, inventata dal prof. Alessandro Volta, e da lui descritta, per la prima volta, nella lettera del 20 marzo 1800 al sig. Giuseppe Bancks, presidente della Società Reale di Londra. Dopo quest'epoca memorabile, l'elettricità non fu studiata solamente dal punto di vista statico; ma anche allo stato dinamico, sotto forma di corrente, che si trasporta con una grandissima velocità. Le collezioni inviate dal R. Istituto Lombardo, dal Liceo Volta di Como, e dalla Università di Pavia, mettono in piena luce la brillante carriera scientifica del grande fisico italiano.

Il Liceo di Verona inviò diversi modelli della pila così detta *a secco*, inventata dal prof. Giuseppe Zamboni il 15 aprile 1812, e che rese innumerevoli servizii nello studio dei fenomeni elettrici. In questa raccolta si nota un pendolo attirato successivamente da due pile. Lo Zamboni, ritenendo la forza motrice della pila indefinita, aveva dato il nome di *movimento perpetuo* a questo suo strumento; ma non tardò ad accorgersi che l'azione delle pile andava mano mano decrescendo, e finiva coll'estinguersi, allorquando cessava l'umidità relativa di queste.

La nostra attenzione è pure rivolta ai saggi di elettrografia del Marianini, saggi che sono basati sul seguente principio: l'acido idrocloridico allungato scioglie l'oro, e la corrente voltaica lo porta verso il polo negativo, e lo deposita nero sulla carta. Tali tentativi non furono continuati dippoi, probabilmente perchè codesto metodo d'impressione riesciva molto costoso.

Non dimentichiamo gli studii importanti di Nobili e Melloni sul calore radiante, eseguiti colla pila termo-elettrica da essi modificata a tale scopo.

Gli altri paesi seguirono l'impulso dato dai fisici italiani. Nel 1820, una nuova scoperta ingrandiva il campo delle cognizioni elettriche, mostrando la relazione intima che esiste tra i fenomeni elettrici e i magnetici. Oerstedt, professore di fisica a Copenaga, annunciò che, se si disponeva un filo conduttore, percorso da una corrente elettrica, in prossimità d'un ago magnitico, esso aveva una tendenza a disporlo perpendicolarmente. Ampère, fisico francese, fece allora una serie di ricerche teorico-sperimentali, che si riassumono in leggi fondamentali di elettro-magnetismo, conosciute sotto il nome di leggi d'Ampère.

Più tardi l'inglese Faraday provò che si potevano produrre delle correnti elettriche nei corpi conduttori, sia assoggettandoli all'influenza della calamità, che a quella di correnti situate in prossimità. È l'applicazione di queste scoperte che ci diede le attuali macchine magneto-elettriche e dinamo-elettriche, delle quali l'Esposizione ha una collezione ricchissima di tipi.

Nell'esposizione retrospettiva britannica, merita una speciale menzione la collezione del « King's College », la quale comprende gli apparati più interessanti di Carlo Weatstone e quelli del prof. Daniell. Noi citeremo, tra i primi, il ponte di Weatstone, impiegato generalmente per determinare la resistenza elettrica in un dato circuito, e l'apparato a specchi, che servì a questo illustre fisico per iscoprire la velocità delle correnti nei corpi conduttori.

Lo studio dell'elettricità doveva rivolgere l'attenzione degli scienziati alla trasmissione del pensiero. L'invenzione del telegrafo è molto disputata: l'Italia, la Francia, l'Inghilterra, la Russia ed altre nazioni si attribuiscono l'onore di questa importante applicazione dell'elettricità. È abbastanza curioso il constatare che il telegrafo magnetico fu intraveduto già nel 1558 da Battista Porta nel suo libro *Magiæ naturales*, edito a Napoli ed ora esposto dal sig. Clark di Londra, unitamente ad altri libri sull'elettricità, alcuni dei quali molto rari. Il Porta descrive un sistema di corrispondenza a distanza col mezzo di due bussole magnetiche, i cui aghi erano magnetizzati colla stessa calamita naturale. Ogni corrispondente aveva una bussola a sua disposizione, e faceva deviare l'ago a destra od a sinistra, secondo un codice di segnali convenuto, e comunicava così col corrispondente, giacchè i due aghi si muovevano simultaneamente in virtù della stessa forza magnetica.

Nella Sezione storica italiana trovasi l'autografo d'una lettera, scritta dal Volta al Barletti nel 1777, e nella quale è data la prima idea d'un telegrafo elettrico: « Non credo impossibile, egli scrive, di far lo sbaro della pistola a Milano con una boccia di Leyda da me scaricata in Como.... » Su questo principio è basato il sistema telegrafico del signor Francesco Ronald, stabilito nel 1816 nel giardino di Hammersmith. Il telegrafo del sig. Ronald a palle di sambuco, esposto dal Post-Office di Londra, consiste in due quadranti dotati d'una rotazione simultanea da un movimento d'orologeria, e messi in comunicazione con un filo. Allorquando la lettera che si voleva trasmettere, si presentava all'apertura praticata nel quadrante della Stazione speditrice, una scarica elettrica statica, fornita da una boccia di Leyda, era inviata nel filo, e faceva divergere simultaneamente le due palle di sambuco, situate alle due estremità del filo, ed indicava così la lettera che volevasi trasmettere. Il conduttore impiegato dal signor Ronald era composto d'un filo di rame, isolato da tubi di vetro e protetto da un inviluppo di legno catramato. Peraltro, la prima linea telegrafica che funzionò in Inghilterra fu quella da Euston a Camden, stabilita nel 1837 dai signori Cooke e Weatstone.

Già nel 1832 il barone Shilling di Kanstadt stabiliva tra Pietroburgo e Tsarskoe-Sélo (25 chilometri) una linea telegrafica, alle due estremità della quale si trovavano due aghi magnetici. Nella posizione normale, i due aghi si disponevano nel piano magnetico; ma quando si faceva passare la corrente in un filo a spirale posto nella parte inferiore delle bussole, i due aghi si disponevano ad angolo retto. La deviazione si faceva poi a destra od a sinistra, a seconda della direzione della corrente, ed i due corrispondenti potevano così trasmettersi reciprocamente dei segnali convenzionali. Per aumentare il numero delle lettere trasmesse nell'unità di tempo, il sig. Shilling stabilì l'anno seguente un piano a sei tasti bianchi ed altrettanti neri, coi quali si trasmettevano le correnti dirette ed inverse in sei fili distinti.

I Francesi infine, basandosi sull'invenzione del signor Chappe d'un sistema aereo di trasmissione dei segnali, si considerano pure quali inventori della telegrafia. Il primo dispaccio trasmesso con questo sistema da Lilla a Parigi (254 chilometri) il 1° settembre 1794 annuncia in questi termini una delle prime vittorie riportate dall'armata repubblicana: « Condé est restitué à la République: la reddition a eu lieu ce matin à six heures ». Non fa però che nel 1845 che si fece in Francia la prima applicazione d'un telegrafo elettrico.

Ing. N. Stefanini.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Per quanto ci consta, la chiamata in questi giorni a Roma, per parte dell'on. Ministro dei lavori pubblici, del cav. Benazzo e comm. Massa, annunciata dai giornali, ha lo scopo di definire le proposte pel bilancio di previsione del 1882, il quale, e per l'abolizione del corso forzoso e pei molti fondi messi a disposizione per lavori in conto capitale sulle Ferrovie dell'Alta Italia, ha d'uopo di speciale illustrazione.

Sappiamo poi essere intendimento dell'on. Ministro che dall'Amministrazione delle dette Ferrovie sieno presi con sollecitudine i provvedimenti necessarii, affinchè si eseguiscano più lavori e provviste di materiale che sarà possibile durante l'anno in corso, per evitare che ne risultino rilevanti avanzi alla chiusura dell'esercizio, il che non sarebbe in armonia colle disposizioni della legge del luglio scorso, colla quale furono stanziati nuovi fondi per le spese in conto capitale.

Ci consta che dal Ministero dei lavori pubblici furono fatte le più vive premure alle Amministrazioni ferroviarie perchè sia sollecitato il più possibile lo studio pel riordinamento e la unificazione delle tariffe vigenti sulle diverse reti, procurando che lo studio medesimo potesse essere compiuto entro il mese di settembre p. v.

A questo riguardo, siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie, essendo state distratte da altri lavori urgenti, come p. es. quelli delle tariffe pei servizii diretti Italo-Austro-Ungarico ed Italo-Austro-Boemo, non trovansi in grado di completare il suddetto studio importantissimo entro il limite preaccennato.

Le Sotto-Commissioni, in cui fu suddivisa la Commissione che si occupa dello studio in questione, si sono riunite parecchie volte a Milano anche nella seconda metà di luglio, ma il lavoro tuttora da farsi è così considerevole, da non lasciare errati nel far ritenere che le proposte concrete, in merito al riordinamento ed alla unificazione delle tariffe, non potranno essere presentate che verso la fine del corrente anno.

Il 29 corr. si troverà riunita a Modane una Commissione internazionale incaricata di studiare i provvedimenti da adottarsi per migliorare le condizioni di aereazione della grande galleria del Fréjus.

La Commissione è così composta:

Per parte del Governo italiano, i sig. comm. Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia: comm. Bussi, R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie. Il cav. Maroni, ingegnere-capo dei Telegrafi, ed il cav. Bozzi, ingegnere capo-divisione della Manutenzione delle Ferrovie medesime, coadiuveranno il comm. Massa.

Per parte del Governo francese, i sig. ingegneri in capo Brunet e Guinard.

In relazione a quanto annunciammo nel numero precedente, la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetto pel giorno 9 settembre p. v. la gara per la fornitura di 7 locomotive da merci a 6 ruote accoppiate e relativi tenders, e di 4 locomotive ad 8 ruote accoppiate e relativi tenders, ammettendo al concorso tanto le Case nazionali, quanto le estere.

La presentazione delle schede è fissata entro il 7 detto mese.

Fra pochi giorni verranno pure diramati gli inviti per l'acquisto di altre 7 locomotive a 4 ruote accoppiate; e successivamente verranno indette le gare per le rimanenti 22 locomotive da comperarsi sul bilancio del 1882, nonchè per la fornitura delle vetture e dei carri già indicati.

Abbiamo da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali, per agevolare la sollecita approvazione dei nuovi prezzi proposti come base della tariffa per l'uso dei vagoni della portata di 12 tonnellate, ha accettate le variazioni chieste sul proposto schema dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, il quale ha ritenuto non doversi ammettere che l'aumento da portare alle attuali tariffe ecceda la differenza che esiste tra i prezzi dei vagoni da otto tonneltate e quelli da dieci. Sappiamo che, in attesa dell'approvazione governativa, l'Amministrazione ferroviaria fu autorizzata ad applicare i nuovi prezzi.

Il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia sta esaminando le proposte fattegli dai dipendenti Servizii per l'ampliamento della pianta organica del personale ferroviario.

È pertanto prematura la notizia data da un giornale politico milanese, che tale ampliamento di organico sia già stato approvato dal Ministero, dal quale sinora non fu consentito che l'aumento propostogli per l'organico riflettente il personale viaggiante della trazione e del traffico.

Il predetto Consiglio, interessandosi alle condizioni economiche in cui viene a trovarsi il proprio personale della Milizia mobile chiamato nella presente occasione sotto le armi, ha stabilito che tali agenti vengano, pel periodo della loro assenza, considerati come in congedo straordinario, e che sia quindi loro corrisposto l'intero stipendio.

Agli agenti che non hanno qualifica di personale stabile, cioè agli avventizii, viene dato affidamento per la riassunzione in servizio al loro ritorno, ben inteso alle stesse condizioni precarie della prima ammissione.

L'Ufficio governativo per la ferrovia Treviso-Oderzo-Motta ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici

il progetto rettificato del 1° tronco di detta linea, compreso fra Treviso ed il Ponte di Piave, della lunghezza di m. 17.600 e dell'importo totale di lire 1,148,750. — Di questo tronco daremo più estese informazioni nel nostro numero successivo.

><

Nel nostro numero del 10 corrente riportavamo una notizia pervenutaci da Benevento intorno alla visita praticata da quell'ingegnere-capo del Genio civile al tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, compreso fra Benevento e Pietralcina, e dicevamo che dalla visita stessa era risultato, lo stato di avanzamento dei lavori essere tale da permettere l'apertura all'esercizio.

A conferma di quanto abbiamo scritto allora, ci viene ora riferito che apposita Commissione governativa procedette, il giorno 20 del corrente mese, alla visita di ricognizione del tronco predetto, ed ha constatato che il medesimo potrebb'essere aperto all'esercizio fino da domani (25).

><

Ci scrivono da Firenze:

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha di recente messo in servizio 4 nuove locomotive-tender fatte costruire dalla Fabbrica di macchine della Società delle Ferrovie dello Stato in Vienna.

Queste locomotive sono destinate alle nuove linee Termoli-Benevento ed Aquila-Rieti. Il loro tipo fu fatto espressamente studiare dalla Società delle Meridionali per ottenere che colle macchine stesse si potessero vincere le pendenze dal 25 al 35 per mille, che sono progettate sulle linee predette.

Colle nuove locomotive furono fatti già parecchi esperimenti sui piani inclinati Nocera-Cava, Cava-Salerno e Baraggiano-Tito, facendo loro trainare treni di 160 a 180 tonnellate, con una velocità variabile fra i 17 ed i 25 chilometri; ed i risultati furono soddisfacenti.

Il tipo delle nuove locomotive è, in generale, conforme a quello delle macchine-tender a sei ruote accoppiate, a cilindro ed a movimento esterni, già in uso sulle linee Meridionali. Tuttavia, per rendere le nuove macchine atte a vincere le pendenze eccezionali delle linee cui sono destinate, la Società, nello studio fatto, ha dovuto introdurvi essenziali modificazioni nelle dimensioni, le quali meglio si potranno riscontrare dal confronto che segue:

		NUOVE		ANTICHE
Diametro dei cilindri	m/m	425	m/m	400
Corsa degli stantuffi	»	520	»	500
Diametro delle ruote	m.	1.100	m.	1.150
Superficie riscaldata	m.q.	97	m.q.	75
Superficie della griglia	»	1.65	»	1.15
Base rigida	m.	2.85	m.	2.60
Peso della macchina vuota	tonn.	30	tonn.	26
Peso della macchina in servizio	»	38	»	32
Pressione effettiva	atm.	10	atm.	9

><

A proposito di locomotive, sappiamo che le sei nuove macchine fornite all'Amministrazione delle strade ferrate Sarde dalla Ditta Sharp, e messe in servizio al principio del mese corrente, hanno dato ottimi risultati sotto tutti gli aspetti.

><

L'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della ferrovia da Avezzano a Roccasecca ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto, modificato in conformità alle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pel tronco di detta ferrovia compreso fra Arce ed Arpino. Questo tronco ha la lunghezza di m. 10,300, ed il relativo importo totale è preventivato in L. 3,412,770, delle quali L. 2,856,600 per lavori da appaltarsi, e lire 556,170 per lavori e provviste da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato il signor cav. Bonazzi, ispettore principale dell'Agenzia del movimento, ed il signor cav. Perucca, ispettore principale della Divisione Tariffe, ad intervenire alla riunione della Commissione internazionale per la statistica ferroviaria, che si terrà nel prossimo settembre all'Aja per discutere le osservazioni e le proposte delle varie Amministrazioni ferroviarie intorno al primo saggio di statistica internazionale, già pubblicato.

><

Stamane sono giunti alla Stazione di Torino, dalle Officine della Società costruttrice di Malines (Belgio), i due treni Belpaire, destinati pel servizio economico delle linee Torino-Chieri e Venezia-Treviso. Crediamo che fra pochi giorni potranno esser messi a disposizione del pubblico.

><

Ci scrivono da Cuneo che in questi giorni recavasi in quella città l'on. comm. Imperatori, ispettore del Genio civile, per visitare, come fece nella giornata di sabbato scorso, i lavori della galleria del Colle di Tenda. Egli era accompagnato dall'egregio cav. Delfino, ingegnere-capo governativo della provincia; e coll'impresario della costruzione, sig. Giovanetti, trovavasi pure l'ing. cav. Ferrari, suo consulente tecnico.

Veniamo assicurati che il sullodato Ispettore è rimasto assai soddisfatto dello stato generale dei cantieri, e del grado di avanzamento a cui è giunto il lavoro; sicchè si ritiene per certo, che il piccolo perforamento centrale potrà essere compiuto nei primi giorni di dicembre prossimo.

Dicesi inoltre che in tale occasione sia stata esaminata e discussa l'offerta fatta dall'Impresa costruttrice per dare il libero passaggio al pubblico entro la galleria per la fine del mese d'aprile 1882, e così alcuni mesi prima del tempo stabilito nel contratto.

Noi desideriamo vivamente che ciò sia vero: anzitutto per l'interesse grandissimo di tutta la provincia a quella facile comunicazione transalpina, sicchè una anticipazione di alcuni mesi dell'apertura al pubblico transito riescirebbe di molta importanza; e poscia perchè, se nell'inverno quel valico è più difficile e pericoloso che nell'estate, è per contrario in questa stagione molto più dannoso che nell'altra, per le centinaia di animali da tiro e da soma che lo percorrono, i quali soffrono assai più pei calori estivi, che pei rigori invernali.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 15 al 20 agosto corrente, in materia ferroviaria.

Furono approvati i progetti relativi:

Alla costruzione del tronco da Sassuolo alla strada provinciale di Nonantola, della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola, con diramazione per Finale:

Alla costruzione del primo tronco, dalla Stazione di Terni alle Marmore, della ferrovia Terni-Rieti:

Alla costruzione di un binario dalla Stazione ferroviaria al porto di Ancona;

All'impianto di una Stazione alla Madonna di Cressa, fra le Stazioni di Momo e di Borgomanero, lungo la ferrovia Novara-Gozzano.

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge del 29 luglio 1879:

20 *agosto*. — Fatali per l'appalto del tronco dal canale Ghiareto al torrente Capriglìola, della ferrovia Parma-Spezia. — Deliberato provvisoriamente al signor Ettore Ciabattini per la somma di L. 623,637.39, ossia col ribasso del 5.25 p. 0[0 su quella del primo deliberamento. L'asta definitiva è fissata pel 15 del prossimo settembre.

22 *agosto*. — Fatali per l'appalto del tronco Galdo-Auletta, della linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano. Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto restò aggiudicato definitivamente al deliberatario provvisorio del 1.o incanto, sig. Carlo Menotti, per la somma di L. 3,145,487.28, ossia col ribasso del 27.05 p. 0[0 su quella di appalto.

22 *agosto*. — Fatali per l'appalto del tronco Auletta-Polla, della linea Castrocucco alla Eboli-Romagnano. — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prima asta, sig. Menotti Carlo, per la somma di L. 3,864,101.91, ossia col ribasso del 27.55 p. 0[0 su quella di appalto.

22 *agosto*. — Asta definitiva per l'appalto del tronco dal torrente Bevano a Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Deliberato al sig. Francesco Pasi con un ulteriore ribasso dell'11.76 p. 0[0 sulla somma dell'ultimo deliberamento, ossia per L. 208,935.01. — Il ribasso proporzionale in confronto della somma di appalto corrisponde al 21.22 per cento.

L'egregio ing. S. Fadda, capo dell'Ufficio d'arte nel Servizio del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, al quale specialmente è dovuta la pubblicazione dell'importante manuale sulla *Locomotiva* (di cui annunciammo non ha guari il 2° volume), ha ora pubblicato un altro importante lavoro, estratto dall'*Enciclopedia delle arti e industrie* col titolo: *Cenni sulla costruzione dei carri e carrozze per strade ferrate* (Torino, Unione tipografica editr., 1881).

Contiene una esatta descrizione di tali veicoli, fatta in modo assai facile e piano ad intelligenza di tutti, col corredo di molte e bellissime figure intercalate nel testo, il quale occupa circa 60 pag. a doppia colonna, di formato 4°. A maggiore istruzione e comodo dei lettori, vi si trovano indicati in francese, inglese tedesco e spagnuolo i nomi italiani delle diverse parti od oggetti relativi ai carri ed alle carrozze ora in uso, la cui enumerazione è fatta con tutta precisione e diligenza.

È un lavoro coscienzioso ed utile, che fa molto onore al distinto scrittore e funzionario tecnico; e noi non possiamo che rimandare ad esso i nostri lettori che s'interessano nella costruzione del materiale mobile, che ha tanta parte nell'industria ferroviaria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — Leggiamo nella *Nazione* del 17:

La Commissione esecutiva del Comitato per la ferrovia Faenza-Firenze delegava l'avv. Luciano Luciani, il consigliere comunale Frosali, il conte Tommaso De Cambray-Digny ed il cav. Angioio Gori a complimentare a Montecatini il Ministro dei lavori pubblici, commendator Alfredo Baccarini, al quale molto deve Firenze per la favorevole risoluzione della importante questione.

I quattro delegati adempievano il grato incarico nel 14 corrente, e ricevevano dall'illustre uomo la più cordiale ed aperta accoglienza.

Il Ministro confermò essere state date disposizioni larghissime per lo studio immediato della grande Stazione militare da costruirsi in Firenze, la quale, se non siamo male informati, avrebbe una grande estensione, e dovrebbe sorgere nella pianura che dall'attuale Stazione della Croce giunge presso il borgo di Rovezzano.

I quattro delegati credettero opportuno raccomandare che, appena votati nel prossimo novembre i bilanci, venisse colla possibile sollecitudine intrapresa la esecuzione del tronco da Firenze per Pratolino, in sollievo della classe operaia di Firenze e dei Comuni di provincia, quello di Fiesole in specie, nel quale abbondano scalpellini e muratori disoccupati.

Lo stesso Ministro venne quindi ossequiato dal Comitato fiorentino per la ferrovia Faenza-Firenze, quando fu di passaggio dalla nostra Stazione diretto per Roma.

L'on. Ministro ringraziò i presenti; assicurò che la linea, che tanto interessa Firenze, non verrà modificata; e che, appena sarebbero stati votati i bilanci, si sarebbe con ogni sollecitudine proceduto agli accolli per l'esecuzione della linea stessa dal lato di Firenze.

Tramways di Firenze. — Nella seduta del 18 corr. del Consiglio comunale di Firenze, l'assessore *Feri* riferì sulla istanza Otlet e Guillon per esercitare la linea del *tramway* Firenze-Sesto col sistema della trazione meccanica; e, dietro anche il riscontro fattone personalmente percorrendo quella linea, egli dichiarò che la Giunta trovava non essere congruo il negare, per parte del Municipio, codesto esercizio con la trazione meccanica alla Società, subordinando quell'approvazione, per altro, a parecchie cautele e condizioni stabilite dall'Ufficio d'arte.

Dopo viva discussione, il con. *Bastogi* propose che a nuovi studii di persone intelligenti si affidasse l'incarico di prescrivere tutte le cautele occorrenti per esercitare la linea a trazione meccanica.

A tale proposta si associò pure il cons. *Vigliani*, proponendo il seguente ordine del giorno, che fu approvato con 13 voti favorevoli e 8 contrarii, l'onor. Sindaco e la Giunta votando contro la sospensiva che avevano strenuamente combattuta:

« Il Consiglio, sospendendo ogni deliberazione in merito, invita la Giunta a far procedere prontamente a nuovi e più accurati studii circa le misure di sicurezza da adottarsi per ovviare il meglio possibile ad ogni pericolo ed inconveniente; ed a riferirgli quanto prima il resultato di tali studii, che pongano il Consiglio in grado di deliberare ».

— Leggiamo poi nella *Nazione* di ieri:

L'on. nostro Sindaco, volendo che con ogni sollecitudine fosse provveduto perchè, in quanto può dipendere dall'Autorità municipale, sieno affrettati gli studii per la concessione della trazione meccanica sulla linea Firenze-Sesto, propose alla Giunta, e questa deliberò di associarsi per lo scopo suddetto i seguenti consiglieri comunali: comm. Borgnini, ingegnere marchese Niccolini, cav. Emilio Benini, e cav. avv. Goretti.

Tramvia Padova-Conselve-Anguillara. — In base alle facoltà conferite dal Consiglio di Padova alla sua Deputazione nella seduta del 18 gennaio 1881,

viene aperto il pubblico concorso per la concessione di costruire ed esercitare sopra la strada provinciale la tramvia da Padova per Conselve alla sinistra d'Adige in Anguillara, della lunghezza di chilometri 32 circa, alle condizioni seguenti:

1. Le domande di costruzione ed esercizio della tramvia Padova-Conselve-Anguillara dovranno venire presentate alla Segreteria della Deputazione provinciale non più tardi del 1° novembre 1881.

2. I concorrenti dovranno provare, mediante attestato rilasciato da un Ufficio del Genio civile, o con documenti equipollenti, di avere le cognizioni ed i mezzi necessarii per l'impresa di cui trattasi.

3. I concorrenti dovranno avere piena conoscenza del regolamento relativo, approvato nella seduta del 18 gennaio 1881, ostensibile presso la Segreteria suddetta nelle ore d'ufficio di ogni giorno non festivo.

4. Le dimande dovranno essere corredate del progetto di massima e di ogni altro documento prescritto dall'articolo 5 del citato regolamento.

5. A garanzia della dimanda, è prescritto il deposito in numerario o cartelle del Debito pubblico di lire 200 per chilometro di tramvia da costruirsi ed esercitarsi.

Questo deposito dovrà venire versato dai concorrenti nella Cassa provinciale, ed il relativo confesso sarà allegato alla dimanda, che in suo difetto non verrà presa in considerazione.

6. Entro il termine non minore di mesi tre, nè maggiore di mesi sei dallo espiro del presente concorso, verranno provocate le deliberazioni del Consiglio provinciale sulle presentate dimande, ed il fatto deposito verrà restituito a tutti i concorrenti, meno quello la cui dimanda venisse prescelta, e salvo il rimborso delle eventuali spese occorse, a termini dell'art. 6 del regolamento succitato.

Tramway Verona-Sanbonifacio. — Per l'inaugurazione del *tramway* a vapore Verona-Soave-Sambonifacio sono partiti il 17 mattina del corrente mese, da Verona, su due treni, il Prefetto e tutte le Autorità.

L'accoglienza lungo la linea fu assai festosa da parte di tutti i Comuni. A San Bonifacio, le Autorità ebbero splendida accoglienza, e nel teatro la Società del *tramway* aveva apprestata una copiosa refezione.

La linea fu riscontrata di perfetta costruzione; solo avvenne un piccolo inconveniente, appena fuori di Verona. Il secondo treno si spostò in una curva grandissima, nella quale una ruotaia non era stata ancora saldata. Il treno fu rimesso in via senza alcun danno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si scrive alla *Gazzetta urana* che già su parecchi tronchi della ferrovia del Gottardo, sul versante settentrionale, si è occupati all'armamento della linea (posa delle ruotaie), come a Brunner-Sisikon, ed oltrechè sulla linea già percorsa dalla locomotiva Fiora-Erstfeld, anche da Göschenen al tunnel del Näxberg. La muratura sul tronco Kerstelnbach-Pfeilor è compiuta.

Da Göschenen, 12 agosto, si scrive allo stesso foglio, che la muratura di ricostruzione della parte premente del tunnel al km. 2,800 è felicemente compiuta, e l'ultimo anello venne chiuso. Al piccolo tratto premente presso il km. 7.500, sarà dato mano sollecitamente ai lavori di muratura.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di luglio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 16,700 (nel 1880: 16,494), introito fr. 21,900 (fr. 21,504 35); merce trasportata tonn. 5495 (1880 tonn. 6648), introito fr. 19,200 (fr 17,475 80). Introito complessivo fr. 41,100 (1880: fr. 38,980.15), ossia fr. 1,002.44 (fr. 950 73) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 16,400 (1880: 16,266), introito fr. 14,500 (fr. 13,623.95); merce trasportata tonn. 1790 (1880: tonn. 1547), introito fr. 4700 (fr. 4114.50). Introito complessivo fr. 19,200 (1880: fr. 17,738 45), ossia fr. 738.46 (fr. 682.25) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 33,100 (1880: 32,760), introito fr. 36,400 (fr. 35,128.30); merce trasportata tonn. 7285 (1880: tonn. 8195), introito fr. 23,900 (fr. 21,590.30). Introito complessivo fr. 60,300 (1880: fr. 56,718.60), ossia fr. 900 (fr. 846 55, in media per chilometro.

Sempione o Monte Bianco. — Parlando della discussione che ferve ora tra la stampa francese e svizzera, se sia da preferire il taglio del Sempione o del Montebianco, la *Tribune*, di Ginevra, si domanda, se non si dimentichi troppo, in questa questione, l'Italia, e se essa pure non sia autorizzata a manifestare il suo pensiero.

Si crede forse, chiede la *Tribune*, che si possa fare a meno del suo consenso, del suo concorso finanziario, e della sua buona volontà?

La *Tribune* crede che l'Italia, per ragioni militari, non darà il suo assenso al *tunnel* del Monte Bianco.

E noi pure lo crediamo, e l'abbiamo sempre sostenuto.

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* ha pubblicato tre importanti decreti del Presidente della Repubblica, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici. Il primo determina le condizioni colle quali devono esser costrutte le ferrovie sul suolo delle strade pubbliche. Esso comprende 4 titoli, cioè: 1° costruzione; 2° manutenzione ed esercisio; 3° polizia e sorveglianza; 4° disposizioni diverse.

Gli altri due decreti approvano i Capitolati d'oneri-tipo per la costruzione delle ferrovie d'interesse locale e dei *tramways*.

Ci duole che le dimensioni del nostro giornale non ci consentano di riferire tradotti codesti decreti, che non mancano d'importanza anche per noi; ma ci riserviamo di darne qualche ulteriore ragguaglio per le parti che possono più direttamente interessarci.

Ferrovie bavaresi. — Scrivono da Monaco, 19, alla *Perseveranza*:

Alla nostra fabbrica di vagoni vennero dalla Compagnia internazionale di Bruxelles ordinati 12 vagoni da letto di nuova invenzione: ogni vagone è capace di 12 letti, divisi in sei stanze, con tutto il *comfort* possibile, con stanze di *toilette* per gli uomini e per le signore. Possono poi essere occupati così di notte, come di giorno, perchè i letti si riassettano alla sera, mercè un congegno particolare. I vagoni sono poi costruiti in maniera da rendere impossibili le scosse od altro, che tanto incomodano il passeggiero.

Ferrovie rumene. — L'assemblea generale straordinaria degli azionisti, ch'era stata convocata specialmente per deliberare sul trasferimento della sede della Compagnia da Berlino a Bucarest, ebbe luogo; ed il trasferimento accennato, nonchè le modificazioni degli statuti che ne sono la conseguenza, furono approvate con 714,124 voti contro 4,437.

Ferrovie turche. — La *Politische Correspondenz* toglie da un rapporto recentemente pubblicato dalla Camera di commercio austro-ungherese a Costantinopoli, alcuni ragguagli sulle ferrovie turche. Si nota che le linee ora in esercizio hanno uno sviluppo di 1,394 chil., ripartiti come segue:

Costantinopoli-Andrinopoli	chil.	319
Dedeagh-Andrinopoli-Sarambey	»	382
Tirnova-Iamboll	»	106
Salonicco-Mitrovitza	»	363
Roustchouk-Varna	»	224

In media, il traffico dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità superò, nel 1880, del 20 p. 0|0 i risultati ottenuti nel 1879. Al contrario, pel trasporto delle altre categorie di merci, codesto aumento non fu che del 5

p. 0|0. I prodotti del traffico dei viaggiatori raggiunse 5,772,630 piastre, in confronto di 5,213,370 nel 1879. In complesso, i prodotti sommarono a 21,079,425 piastre, ossia 15,121 piastre al chilometro.

Ferrovie russe. — Il progetto per l'abolizione dell'imposta sui passeggieri ferroviarii venne già presentato al Consiglio di Stato. Nel caso che questo lo approvi, l'imposta sarà abolita col 1° gennaio 1882.

Ferrovie d'America. — Il *New York Times* ci apprende che la ferrovia della Pensilvania (Stati Uniti), ha posto in uso un apparecchio, il quale serve a scoprire sulla strada ferrata i guasti avvenuti e che talvolta sfuggono anche all'occhio. L'apparecchio li nota, indicando il punto preciso ove si trovano; e lo fa mentre la macchina percorre la linea con una velocità di 15 a 25 miglia all'ora. Esternamente, l'apparecchio ha l'aspetto di un vagone da mercanzie; ma nell'interno contiene un meccanismo registratore, degli orologi elettrici, ecc. Una commettitura smossa nelle rotaie si registra da sè col piccolo urto che dà all'apparecchio. Gli errori di livello sulla linea vengono segnati da diverse matite sopra un foglio rigato, e le matite segnano esattamente anche le variazioni.

Se le rotaie hanno fatto un movimento all'interno, oppure si sono allargate, questo fatto è accennato da un altro apparecchio. Un altro ingegnoso registro per il tempo e la distanza permette all'osservatore di determinare il punto ove trovansi le imperfezioni sulla linea. Una macchina di questo genere, tenuta sempre in movimento sulla linea, è capace di scoprire dei guasti, che spesso passano d'occhio ai sorveglianti ed agli ispettori.

Tramway dell'Himalaya. — È stato ultimamente inaugurato il servizio dei *tramways* da Calcutta a Darjecling, stazione sanitaria nell'Himalaya, ad un'altezza di 7600 piedi inglesi sopra il livello del mare. La *Gazzetta di Calcutta* dice che questa opera ha dato un buon esempio alle altre Stazioni ed ha risolto un problema, che mai non fu sciolto nella storia delle ferrovie, e che offre un interesse generale. Questa linea è unica per certi riguardi, e servirà di pioniere a molti lavori utili ed interessanti di simile genere. Non si conosce un'altra linea che ascenda a 7400 piedi in 50 miglia, senza parlare di altre difficoltà. E questa linea non costa che 3000 lire sterline per miglio, mentre la linea dell'India orientale costa 21,000 lire sterline. La gita, che prima esigeva un viaggio di due giorni, viene fatta presentemente in 6 ore, e questa linea congiunge uno dei luoghi più belli e sani del mondo colla metropoli di Calcutta, e merita il nome di *Tramway dell'Himalaya*.

Notizie Diverse

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele. — La Commissione Reale pel monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II ha pubblicato il seguente manifesto:

Essendo prossimo il tempo stabilito col programma ufficiale di concorso in data 21 e 27 settembre 1880 per la presentazione dei progetti, la Commissione Reale, per norma dei concorrenti, notifica:

Art. 1. I progetti pel Monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Reale, residente nel Museo geologico agrario in via Santa Susanna in Roma, entro i termini stabiliti dal programma, cioè dalla mattina del 25 agosto alle ore 5 pomerid. del giorno 23 settembre 1881, siccome fu notificato nella *Gazzetta Uffiziale* del 27 settembre 1880, n. 231.

Quelli presentati dopo non saranno accettati.

Tutte le spese di trasporto e di affrancazione sono a carico dei concorrenti. Non si riceveranno gli invii pei quali non fosse stata osservata questa prescrizione.

L'Ufficio, stabilito nel locale medesimo, resterà aperto ogni giorno, compresi i festivi, dalle ore 10 antimeridiane alle 5 pomeridiane.

All'atto della presentazione dei progetti, sarà rilasciata una ricevuta provvisoria.

Art. 2. Se i progetti saranno rinchiusi in casse, l'apertura di queste verrà fatta dalle 2 alle 4 pomeridiane in giorni determinati, e vi assisteranno un membro della Commissione Reale o un suo delegato, e due testimoni. Sarà redatto apposito protocollo, con la indicazione sommaria dei progetti e dello stato nel quale si trovano. Questo protocollo sarà firmato anche dal mittente o suo rappresentante, giusta quanto è indicato nel seguente articolo 7. La stessa formalità sarà tenuta pei progetti in altro modo inviati.

Art. 3. In cambio della ricevuta provvisoria, dopo l'apertura delle casse, dei pacchi e simili, sarà rilasciata un'altra ricevuta, staccata dal registro a madre e figlia, contenente la data, il nome dell'autore o il motto convenzionale che distingue il progetto, e le altre indicazioni opportune, desunte per sommi capi dal protocollo anzidetto.

Art. 4. La ricevuta dei progetti, dei quali sia ignoto l'autore, verrà rilasciata al nome dell'incaricato della spedizione o della presentazione. Allo stesso incaricato si farà la consegna o l'invio dei progetti dopo il giudizio del concorso, dietro la presentazione della ricevuta emessa.

Art. 5. Una Sottocommissione, eletta dalla Commissione Reale fra i suoi membri, avrà la cura del collocamento dei progetti nelle sale dell'Esposizione, provvedendo a tutto ciò che si riferisce all'ordinamento della Esposizione medesima.

Art. 6. Il luogo, il giorno dell'apertura e la durata della Esposizione verranno stabiliti dalla Commissione Reale, e saranno notificati al pubblico per mezzo dei giornali, con apposito manifesto.

Art. 7. Gli autori conosciuti dei progetti, o il delegato con procura, potranno assistere personalmente alla consegna e apertura delle casse; essi avranno l'obbligo di ricomporre i progetti, qualora fossero di varii pezzi, e di rimediare ai guasti che i progetti avessero sofferto per l'imballaggio e pel trasporto.

Art. 8. Terminata l'Esposizione e pubblicato il giudizio del concorso, la Commissione Reale provvederà a sue spese all'imballaggio dei progetti non premiati, qualora, entro il termine dei due mesi stabilito dall'articolo 8 del programma, i concorrenti non vi provvedano essi personalmente o per mezzo di incaricati.

Art. 9. La Commissione Reale rinvierà le casse e i colli contenenti i progetti, a quelli fra i concorrenti che ne facessero espressa domanda, salvo il pagamento anticipato delle spese di trasporto da parte di essi concorrenti.

Art. 10. La Commissione non assume responsabilità pei guasti e deterioramenti, che per qualsiasi motivo si verificassero prima o dopo il giudizio del concorso.

Art. 11. Trascorsi i due mesi stabiliti dall'articolo 8 del programma pel ritiro dei progetti non premiati, i concorrenti non potranno muovere lagnanza per la eventuale perdita o distruzione dei progetti, che rimanessero per avventura abbandonati nei magazzini di deposito.

Art. 12. Per accordi presi col Ministero delle finanze, i progetti che saranno inviati dall'estero giungeranno in Roma senza essere sottoposti alle regole doganali sul confine, e ne ripartiranno, a concorso finito, senza pagamento di tassa. A tal uopo sarà però necessario che i concorrenti presentino, insieme alle casse, una lista di carico ed un certificato di una Regia Legazione o Consolato, da cui risulti il contenuto, i contrassegni ed il peso dei colli. La visita dei colli stessi per conto dell'Amministrazione delle dogane, e, se occorre, del dazio di consumo comunale, avrà luogo in Roma nel sopraddetto locale del Museo geologico agrario, per mezzo d'impiegati doganali e municipali. L'impiegato delle dogane rilascierà le relative bollette di importazione temporanea; e finito il concorso, pei modelli che saranno rinviati all'estero, basterà che sia presentata una dichiarazione della Commis-

sione Reale per ottenere il discarico delle bollette medesime, ed eseguire la riesportazione con esenzione di dazio, nel modo più sicuro per gli espositori.

Roma, 12 agosto 1881.

Il Presidente della Commissione Reale DEPRETIS.
Il Segretario della Commissione Reale DE RENZIS,
Deputato al Parlamento.

Fabbrica d'armi a Terni. — Quanto prima a Terni sarà aperta la nuova fabbrica d'armi.

Potranno in essa trovare lavoro ben 2400 operaj, quando i lavori saranno organizzati su massima scala; ma a tutta prima, non si ha intenzione di occuparne che 800, e saranno distribuiti in otto laboratorii di 66 metri di luce per ognuno, quattro dei quali hanno una larghezza di 16 metri, uno di 32 e uno di 22 metri. La forza motrice è fornita dalla Nera, che scorre lì presso: il canale di derivazione potrà dare anche 2000 cavalli di forza, ma per ora si metteranno in moto 7 turbine soltanto, che erano già collocate a posto fin dall'anno decorso, e le quali hanno la forza di 50 cavalli per ciascuna.

Nel corpo principale dell'edifizio stanno, ai due punti estremi, le sale dei disegnatori, che sono vastissime, avendo ognuna 20 metri di lunghezza. Eguali dimensioni hanno le sale per i modellatori. Vi sono anche due sale d'armi, o meglio di deposito per i fucili che si fabbricheranno, ed hanno queste 36 metri di lunghezza e 15 di larghezza.

Canale Villoresi. — La Deputazione provinciale di Milano ha ricevuto comunicazione ufficiale del Governo, che dichiara essere stato dal Ministero accordato il sussidio che la Deputazione stessa aveva chiesto per affrettare i lavori. Il concorso del Governo è di 1,000,000.

Condotta d'acqua per Milano. — Il giorno 6 del prossimo settembre avrà luogo, per parte degli interessati, un sopra-luogo per esaminare il progetto della Banca Generale di Roma per derivazione d'acqua dal Verbano per usi pubblici e privati della città di Milano. Per mandato della Deputazione, la Provincia di Como sarà rappresentata dal consigliere provinciale del mandamento di Angera, egregio ingegnere cav. Giuseppe Peroni, assistito dall'ingegnere-capo provinciale signor Santinelli.

Officina ferroviaria a Venezia. — Al Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 16 corr., a cui assistevano 40 consiglieri, il Sindaco diede lettura della Relazione della Giunta sulla proposta di locare l'isola di Sant'Elena alla *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, all'esclusivo scopo che nell'isola medesima venga costituita una grande Officina per costruzione di ponti, materiali affini, capace almeno di 500 operaj; e l'assess. *Malvezzi* leggeva quindi il relativo convegno.

Dopo qualche osservazione e dichiarazione dei consiglieri *A. Contin*, *Saccardo*, *Fornoni* e *Chiereghin*, la proposta della Giunta venne approvata ad unanimità.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto del 12 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 20 corr.) è concessa facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco di derivare le acque ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (prov. Perugia, Palermo, Torino, Lucca); 5 concessioni d'acqua per *irrigazione* (prov. Aosta, Mantova, Reggio Calabria, Ascoli Piceno, Vicenza e sottopref. Lecco); 2 concessioni d'acqua per *usi industriali* (prov. Forlì, Pisa).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 23 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Manifattura di Cuorgnè*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 6 novembre 1872, portando il detto capitale da L. 4,000,000, diviso in 4000 azioni da L. 1000 ciascuna, a L. 5,000,000, mediante emissione di altre 1000 azioni da L. 1000 ciascuna.

Copertine dei biglietti circolari ferroviarii — Col 16 corr. mese, dietro Convenzione stipulata per un novennio colle Ferrovie dell'Alta Italia, il cav. Massimiliano Vezzosi di Torino ha messo in circolazione le nuove copertine dei biglietti circolari, di cui tanto favorevolmente parlarono i giornali di Roma, Milano, Torino e Genova. Fra qualche mese saranno attivate anche le buste-avviso: innovazione raccomandata per la sua specialità come *réclame*.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nei valori ferroviarii si ebbe nalla scorsa settimana un po' di animazione — Le Azioni Meridionali oscillarono fra 471 e 476; le Obbligazioni relative si tennero fra 484 e 484.50; le Pontebbane: invariate a 450; le Sarde 1879, immobili a 281 — A Parigi si chiusero le Azioni Romane a 144; le Obbligazioni Lombarde a 290; le Romane a 377.

CONVOCAZIONI

Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 settembre p. v. in Vigevano (Municipio), per il rapporto del Consiglio di direzione, per la presentazione del rendiconto 1880, relazione dei revisorii e deliberazioni relative, per la fissazione dividendo 2° semestre 1881, nomina dei revisori del rendiconto 1881, e deliberazione sull'ammortizzazione delle azioni sociali.

Banca Siciliana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 25 settembre p. v. in Messina (Camera di commercio), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti e bilanci, e per la elezione di 3 amministratori e 3 censori.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Deputazione provinciale di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione di un tronco della strada da Patti a Randazzo, per il presunto importo di L. 74,930. Deposito interinale L. 3748; cauzione definitiva L. 7493.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Benevento, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di allargamento e costruzione del nuovo Corso, pel tratto dall'arco del Pontile al Corso Vittorio Emanuele, sull'importo di L. 136,380.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino allo stesso mezzodì, presso il Municipio di Velletri (prov. di Roma), si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di ampliamento e adattamento del fabbricato ad uso scuole elementari maschili, sull'importo di L. 67,595.12, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di riparazione e difesa frontale e conseguente ingrosso dell'argine destro del Po di Venezia, nelle località Froldo Cortili, in Comune di Ariano, per il presunto importo di L. 46,560. Lavori da eseguire entro giorni 90 dalla consegna. Deposito interinale lire 3000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 7000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e ingrosso d'argine e banca, ecc. all'arginatura destra d'Adige, nelle località contigue. Drizzagno Nolta Fornaci e Drizzagno Pagan, per il presunto importo di L. 49,608. Lavori da eseguire entro

90 giorni. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione mediante rialzo, ingrosso ed imbancamento con diaframma di un tronco dell'argine destro di Po in golena di Tabellano, Comune di Suzzara, per l'estesa di m. 1249.50, e per il presunto importo di L. 46,130.20. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 1500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000, idem.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di sottobanca con sottoposto diaframma a sinistra di Po. in Comune di Ostiglia, dell'estesa di m. 2340, per il presunto importo di L. 52,700. Lavori da eseguire entro giorni 80 dalla consegna. Deposito interinale L. 2700 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5400, idem.

— Il 3 settembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una variante del tratto interno della città di Cosenza, compreso fra il ponte San Domenico sul fiume Busento ed il sobborgo Portapiano, della lunghezza di m. 2235.08, per la presunta somma di lire 103,436. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rimonta e completamento della sassaia, che difende l'argine sinistro di Po in Froldo Ospitale, Comune di Ficarolo, per il presunto importo di L. 66,470. Deposito interinale L. 4335, in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8670, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Galatina (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 45,907.12. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 6000, in denaro o biglietti bancarii o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un canale derivante dal fiume Sele e canali di scolo per la bonifica delle basse terre della 3ª sezione del bacino del Sele, per la presunta somma di L. 267,900. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 13,500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del porto di Molfetta, per la presunta somma di L. 560,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 30,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di allungamento dell'attuale bacino di carenaggio in Livorno dal lato nord, e costruzione di un nuovo edificio per le pompe di esaurimento, per la presunta somma di L. 359,631. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 18,000; cauzione definitiva L. 30,000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti per sistemare il lato interno del molo nel porto di Manfredonia, per una lunghezza di m. 160, per la presunta somma di L. 147,300. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di 100 vagoni L.F Alta Italia per carboni, e d'una caldaia di circa 14 tonnellate pel piroscafo *Baleno* della R. Marina.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

31ª Settimana. — *Dal 30 luglio al 5 agosto* 1881.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	481,280.15	332.84
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	395,553.05	273.55
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	+ 85,727.10	+ 59.29
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	13,996,212.81	9,679 26
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	12,710,798.94	8,790 32
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+1,285,413.87	+ 888.94
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	222,247.86	170.04
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	145,643.63	123.95
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132—	+ 76,604.23	+ 46.09
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,287.69	6,544,260.36	5,082.17
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,167.01	5,020,037.36	4,301.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+120.68	+1,524,223.00	+ 780.55

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	31,635,84	14,187,61	8,653,64
Piccola Velocità	9,591,84	541,37	3,677.75
Totali . . .	41,230,68	14.728,98	12,331,39

Strade Ferrate Romane

25ª Settimana — *Dal 18 al 24 giugno* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	591,534.47	18,348.77
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	546.226.63	16,989.79
Differenza (in più . . .	—	45,307.84	1,358.98
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 giugno 1881 .	1,681	15,435,131.22	19,151.26
Periodo corr. 1880	1,681	13,850,934.51	17,232.74
Aumento	—	1,584,196.71	1,918.52
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di aprile 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,952.25	33,912.31	3,132.56	44,997.12
Bagagli e cani . .	93.81	564.01	52.18	710.00
Merci a grande vel.	1,020.30	4734.29	585.97	6,340.56
Merci a piccola vel.	10,234.14	21,792.37	3,940.87	35,517.38
Introiti diversi . . .	368.81	544.82	250.34	1,163.97
Totale . . .	19,669.31	61,547.30	7,511 92	88,729.03

ANNUNZI

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **50,650** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,903,200** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti ed in cuscinetti . » **508,500** »

ACCIAIO in tornitura e limatura. Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **3 settembre 1881**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 5 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 agosto 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 12 agosto 1881, N. 188.

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° settembre p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° gennaio 1877 al 1° luglio 1881 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° settembre prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione*, *verifica, ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato Governativo, incominciando dal dì 26 del corrente mese a questa Direzione Generale, piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle ore* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere Capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . . L. 0.87

— dell'1 0[00, più doppio decimo, per tassa di circolazione . . . . » 0.15

In tutto L. 1.02

e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse . . L. 5.28

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra*, possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze, un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. I Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione Generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del Tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro dei detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il Ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 10 *Agosto* 1881.

Il Reggente la Direzione

C. BE[illegible]

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un Fabbricato Viaggiatori, delle Latrine e del Marciapiede alla Stazione di Maccarese apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 10 andante al N. 4123 ed al quale è unito un disegno, sarà ostensibile dal dì 13 andante in Napoli, nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 3.a Sezione del Mantenimento situato alla Stazione Centrale di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Roma una cauzione provvisoria di L. 500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione del Fabbricato Viaggiatori, delle Latrine e del Marciapiede alla Stazione di Maccarese.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 12 Agosto 1881.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	17[illegible]
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 219 ponticelli e travature	Per diversi	228[illegible]
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri 22,686

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 31 Agosto 1881. N.° 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA DA BERGAMO

AL PONTE DELLA SELVA

La *Gazz. Uff.* del 27 corr. ha pubblicato il R. Decreto, in data 16 giugno scorso, con cui fu approvata la Convenzione stipulata il 10 giugno stesso tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'Amministrazione dello Stato, ed il comm. Luigi Cucchi, deputato al Parlamento nazionale, per la Provincia di Bergamo, per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Bergamo al Ponte della Selva.

Ecco il testo della Convenzione:

Convenzione per la concessione della costruzione e dello esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Bergamo al Ponte della Selva.

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Bergamo, rappresentata dall'onorevole nobile signor Cucchi comm. Luigi, deputato al Parlamento nazionale, del fu Antonio, nato e domiciliato a Bergamo, giusta la procura speciale delli 11 maggio ultimo scorso, rogato Marieni, regio notaio esercente nel distretto notarile di Bergamo, e qui annessa sotto il numero I.

Fu convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Bergamo la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Bergamo al Ponte della Selva, che la Provincia suddetta si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti; non che di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), sarà equivalente ai sei decimi della spesa necessaria per la costruzione della intera linea di chilometri 28 + 700, compreso il materiale mobile, sulle prime lire 80,000 del prezzo chilometrico di L. 87,108, e di sette decimi sulla rimanente somma di L. 7,108.

L'ammontare di tale concorso è stabilito approssimativamente nella somma di L. 1,520,399.72, equivalente ai sei e sette decimi della spesa risultante in L. 2,500,000, giusta il progetto del 22 gennaio 1881, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 19 marzo 1881, n. 370.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto, che la Provincia concessionaria potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile la Provincia medesima, nei rapporti col Governo e coi terzi, della esatta osservanza dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e l'accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi a carico della Provincia ed Enti interessati; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto di quella di L. 1,520,399.72 come sopra fissata, sarà ragguagliatamente ai sei e sette decimi detratta dalle rate del concorso governativo.

Nel caso che la Provincia stabilisca dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei decimi e sette decimi calcolati come sopra

della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite delle L. 1,520,393.72, equivalente ai sei e sette decimi della spesa, ai termini del detto progetto.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in dieci annue rate uguali, senza interesse.

Art. 2 *bis.* Resta in facoltà della Provincia concessionaria di eseguire la ferrovia a larghezza ordinaria, a condizione che il concorso dello Stato nella spesa non sia maggiore di quello fissato nell'articolo precedente per la linea a sezione ridotta, ed il relativo progetto sia approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 10 giugno 1881.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. Baccarini.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. Magliani.
Il Rappresentante della Provincia di Bergamo, L. Cucchi.
Filippo Scarlatta, Ippolito Dolce, *testimoni.*

Segue il Capitolato, conforme ai precedenti).

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 27 *giugno* 1881.

(*Cont. e fine — V. N.* 34).

III. — *Costo dell'esercizio della rete sociale.*

Per quanto le spese di esercizio della rete sociale nel 1880 abbiano in complesso superato di L. 1,810,000 circa quelle del 1879, in conseguenza del notevole aumento nel traffico, pure è da osservarsi che in rapporto di ogni cento lire dei prodotti lordi, tenuto conto di quelli fuori traffico, la cifra percentuale delle spese è piuttosto diminuita.

Ed invero, nell'anno 1879 con L. 27,619,281.37 di prodotti, si ebbe la spesa di L. 18,552,165 43, cioè L. 67.17 per ogni cento d'introito; mentre nel 1880 il costo dell'esercizio è stato di L. 20,361,789.20 sopra un prodotto lordo complessivo di L. 30,472,380.51, vale a dire non più di L. 66.82 per ogni centinaio di lire di provento.

Dai seguenti prospetti comparativi delle spese ordinarie e straordinarie appariscono le differenze in più ed in meno per ogni capitolo, delle quali daremo in seguito le spiegazioni.

Spese ordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	Totale	Per chilometro lineare	Per chilom. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno
1879	13,487,177.20	10,421.66	2.89	4,134,464.65	13,042.47	3.11	17,621,641.85	10,937.32	2.94
1880	13,771,857.92	10,593.73	2.79	4,664,263.53	14,713.76	3.12	18,436,121.45	11,401.43	2.8[illegible]
Differenza nel 1880 più	284,680.72	173.07	»	529,798.88	1,671.29	0.01	814,479.60	464.11	»
Differenza nel 1880 meno	»	»	0.10	»	»	»	»	»	0.07

Spese straordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	Totale	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno	Totali	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno	Totali	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno
1879	628,251.94	485.45	0.13	302,271.64	953.53	0.23	930,523.58	577.55	0.16
1880	1,337,610.16	1,028.93	0.27	588,057.59	1,855.07	0.39	1,925,667.75	1,190.88	0.30
Differenza nel 1880 più	709,358.22	543.48	0.14	285,785.95	901.54	0.16	995,144.17	613.33	0.14
Differenza nel 1880 meno	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Spese ordinarie e straordinarie riunite.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	TOTALE	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno	TOTALE	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno	TOTALE	Per chilomet. lineare	Per chilom. treno
1879	14,115.429.14	10,907.11	3.02	4,436,736.29	13,996.00	3.34	18,552,165.43	11,514.87	3.09
1880	15,109,468.08	11,622.66	3.06	5,252,321.12	16,568.83	3.51	20,361,789.20	12,592.31	3.17
Differenza nel 1880 più	994,038.94	715.55	0.04	815,584.83	2,572.83	0.17	1,809,623.77	1,077.44	0.08
Differenza nel 1880 meno	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Amministrazione generale. — Per questo titolo nel 1880 si verificarono, in confronto delle spese dell'anno precedente, degli aumenti e delle diminuzioni: gli aumenti oltre all'avere, come tutti gli altri, una prima ragione nell'accresciuto numero di affari, provengono dal lungo lavoro straordinario, che si dovette fare negli Ufficii del Controllo per la compilazione della statistica del movimento e del prodotto; dall'applicazione di una parte dei nuovi organici al personale della Segreteria della Direzione e della Ragioneria generale; dal maggior contributo dell'Amministrazione alla Cassa-pensioni, in conseguenza dell'aumento nel numero e nelle paghe del personale di tutti i Servizi; dalle spese straordinarie di stampa per le rispeste alla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie; e pei nuovi prontuarii delle distanze chilometriche. Le diminuzioni derivano specialmente dal fatto, che nel 1879 fra le spese diverse figurava quella non indifferente per gli addobbi delle Stazioni in occasione del viaggio ufficiale delle LL. MM., dal pagamento di minori indennità per incendii, e dal minor numero delle adunanze consiliari.

La differenza, che resulta nel complesso delle spese di questo titolo, è stata di L. 97,480.07 in più sul totale, cioè di L. 56.72 a chilometro lineare, e di L. 0.002 in meno per ogni chilometro percorso dai treni, in confronto dell'anno 1879.

Movimento e traffico — Gli aumenti di spesa che ebbe a sostenere questo Servizio nella complessiva somma di L. 480,553.21 gravano quasi proporzionalmente i diversi articoli di quel bilancio; perchè è naturale che un numero maggiore di treni, specialmente notturni, reso necessario dallo sviluppo del traffico, abbia portato un aumento generale nelle spese del personale viaggiante e delle Stazioni, del nolo di veicoli di altre Società, d'illuminazione, manovre e stampati.

Nè va trascurato poi di osservare che la intera rete è stata in esercizio per tutto l'anno 1880, ciò che non era stato pel 1879, perchè l'ultimo tronco della linea di Avellino fu aperto solo il 31 marzo di quell'anno; e che per di più si dovettero sostenere le spese per l'apertura della nuova Stazione di Nera Montoro, aperta il 1° marzo 1880, oltre quelle maggiori di Tuoro, dell'Ontanese e di Grosseto, le prime due aperte solo nell'agosto e nel novembre del 1879, l'ultima ampliata alla fine di quell'anno, cioè nel mese di ottobre.

Anche per questo Servizio, anzi in una proporzione maggiore degli altri, l'applicazione della prima parte dei nuovi organici ha portato una maggiore spesa, essendosi aumentata la paga di alcune delle categorie del numeroso personale addetto al Servizio stesso.

Malgrado però tutte queste maggiori spese, la media chilometrica lineare di esse superò soltanto di L. 286.21 quella del 1879, e di L. 0.02 la rispettiva media del chilometro-treno.

Telegrafi — L'accrescersi dei trasporti e il conseguente maggior lavoro delle Stazioni dovevano naturalmente esercitare la loro influenza anche sulle spese di questo Servizio. Però il vantaggio incontestabile, che reca all'Amministrazione il possedere un proprio servizio telegrafico, emerge ogni anno maggiormente.

I telegrafi sociali sfogarono nell'anno 1880 n. 2,178,119 dispacci (280,478 più dell'anno anteriore), dei quali 654,378 per l'esercizio della ferrovia; ed incassarono L. 138,268.24 per tasse di telegrammi spediti dai privati e dal Governo per mezzo dei nostri fili.

La spesa di questo Servizio fu di L. 358,625.21, e così superiore di L. 25,826 01 a quella dell'anno precedente; ma tenuto il debito conto dei proventi sopra indicati, questa spesa riducesi a L. 220,356.97.

Ora, siccome i suddetti dispacci di ferrovia, se fossero stati trasmessi pei fili del Governo e tassati a tariffa ordinaria, ci avrebbero costato L. 1,334,290.20 (cioè in media lire 2.04 per telegramma, così noi abbiamo in conclusione risparmiato anche quest'anno una somma non indifferente, cioè L. 1,113,933.33, avendo i telegrammi di servizio costato in media soli 33 centesimi l'uno.

Mantenimento e sorveglianza della via. — A conferma di quanto, in ordine alle spese di questo Servizio, si prevedeva nella Relazione sul bilancio del 1879, la spesa di straordinaria manutenzione della via è notevolmente accresciuta nell'anne 1880, in ragione della maggior quantità di rifazione di binarii, eseguita durante l'anno stesso.

L'aumento di spesa per questo titolo sarebbe di lire 976,629.21, ma riducesi, in fin dei conti, a sole L. 639,586 60, grazie alle economie ottenute per L. 337,042.61 sui lavori di semplice manutenzione, sebbene aiansi accresciuti i congegni fissi nelle Stazioni e i numerosi treni straordinarii abbiano portato un maggior dispendio per la vigilanza della strada.

La spesa media per il Servizio del mantenimento e sorveglianza della via resulta maggiore di quella dell'anno decorso di L. 382.33 per ogni chilometro di strada ferrata in esercizio, e di L. 0.036 per ogni chilometro-treno.

Trazione e materiale mobile. — La maggior percorrenza dei treni, che ha superato di chilometri 421.304 quella effettuata nel 1879, è la causa principale dello aumento nelle spese di questo Servizio. Ed invero, per tal fatto sono cresciute le spese di consumo del combustibile, d'indennità di pernottazione e di chilometraggio al personale viaggiante; oltrecchè, in conseguenza del maggior uso del materiale mobile, sono cresciute le spese di riparazione. La differenza in più ammonta in complesso a L. 566,177 88, e così a L. 0.024 per chilometro treno.

Il dettaglio delle spese di questo servizio ed il quantitativo dei diversi cambustibili consumati nel 1880 emergono dai seguenti prospetti:

Dettaglio delle spese del Servizio della Trazione e del Materiale mobile fatte nell'anno 1880.

INDICAZIONE DEI CONTI	CHILOMETRI TRENI 6.421,965		
	Spese nette	p. 0|0	per chilometro treno
Condotta	921,972.67	14,333	0,1435
Combustibile	1,904,493.04	29,609	0,2966
Servizio dell'acqua	97,496.83	1,516	0,0152
Illuminazione e ungimento Locomotive	399,549.58	6,212	0,0622
Ungimento, pulitura e piccolo mantenimento dei Veicoli	288,954.35	4,481	0,0449
Riparazione locomotive	831,429.83	12,973	0,1299
Id. vetture	376,836.26	5,859	0,0587
Id. vagoni	546,903.27	8,503	0,0852
Spese generali	1,062,209.61	16,514	0,1654
Totale L.	6,432,145.44	100,000	1,0016

N.B. Nel percorso suddetto non è compreso quello fatto con treni materiali per conto Magazzino in chilom. 28.191 nè il servizio complementare.

Combustibili consumati nell'anno 1880 *per l'alimentazione delle locomotive.*

QUALITA'	QUANTITÀ	PREZZO medio		IMPORTO
Carbone fossile in pani . . . K.	51,703,660	per ogni tonnellata	32,9506	1,703,668.85
Coke	9,045,387		27,3557	247,442.94
Carbone in polvere	716,400		32,9506	23,605.81
Lignite	21,917,130		9,9144	217,295.79
Legna di quercia da ardere	8,568,150	per ogni stero	4,2895	36,752.90
Id. di traver. vecchie	1,839,990		3,0367	5,587.45
Id. zeppe vecchie	30,500		1,8033	55.00
Id. in frantumi	15		3 —	45.00
Ciocchi di stipa	1,013		3,9872	4,039.00
Fasci di stipa . N.	185,646	0|0	8,8201	16,374.25
			(1) TOTALE L.	2,254,866.99

(1) Questa spesa supera quella di L. 1,904,493.04 addebitata al servizio della Trazione nelle spese dell'anno, perchè essa comprende anche quella del combustibile per le manovre e per i treni materiali addebitati al Servizio del Movimento e del Mantenimento, nonchè quella del combustibile consumato per l'esercizio delle linee Pisa-Collesalvetti, Terontola-Chiusi, Falconara-Ancona e Ponte Galera-Fiumicino.

IV. — *Prodotti netti dell'esercizio della rete sociale.*

Riepiloghiamo infine tutte le cifre esposte precedentemente nel sottoposte quadro, ove, detratte le spese dei prodotti lordi, viene indicato qual fu l'utile dello esercizio della rete sociale nel 1880, e come quell'utile debba repartirsi di fronte alla lunghezza delle linee esercitate ed al percorso dei treni, e quindi il rapporto delle spese ai prodotti.

TITOLI	ANNO 1879	ANNO 1880	DIFFERENZA NEL 1880	
			IN PIÙ	IN MENO
Prodotti del traffico	27,291,128.40	30,061,827.81	2,770,699.41	»
Media per chil. lineare	16,940.79	18,592.96	1,652.17	»
Media per chil. treno	4.55	4.68	0.13	»
Prodotti fuori traffico	325,152.97	407,552.70	82,399.73	»
Media per chil. lineare	201.82	252.04	50.22	»
Media per chil. treno	0.05	0.06	0 01	»
Prodotto lordo compless.	27,619,281.37	30,472,380.51	2,853,099 14	»
Media per chil. lineare	17,142.61	18,845.00	1,702.39	»
Media per chil. treno	4.60	4.74	0.14	»
Spese ordinarie	17,621,641.85	18,436,121.45	814,479.60	»
Media per chil. lineare	10,937.32	11,401.43	464.11	»
Media per chil. treno	2 94	87	»	0.07
Spese straordinarie	930,523.58	1,925,667.75	995,144.17	»
Media per chil. lineare	577.55	1,190.88	613.33	»
Media per chil. treno	0.16	0.30	0 14	»
Spesa totale	18,552,165.43	20,361,789.20	1,809,623.77	»
Media per chil. lineare	11,514.87	12,592.31	1,077.44	»
Media per chil. treno	3.09	3.17	0.08	»
Utile netto	9,067,115.94	10,110,591.31	1,043,475.37	»
Media per chil. lineare	5,627.74	6,252 69	624.95	»
Media per chil. treno	1.51	1.57	0.06	»
Rapporto delle spese ai prodotti	67.17 p. 0|0	66.82 p. 0|0	»	0.35 0|0

V. — *Linee estranee alla rete sociale.*

Gli introiti lordi ottenuti nel 1880 dall'esercizio delle linee non appartenenti alla rete sociale sono i seguenti:

TITOLI D'INTROITO	Terontola Chiusi Chil. 29	Pisa Colle Salvetti Chil. 15	Ponte Galera Fiumicino Chil. 11	Falconara Ancona Chil. 9
Viaggiatori . . . . L.	218,556.62	122,201.89	13,800.29	41,813.44
Bagagli e cani . . . »	18,327.78	6,826.12	257.64	1,038.51
G. V. Merci . . . »	48,361.68	21,913.52	304.03	5,475.83
G. V. Vetture e best. »	135,699.73	104,658.08	4,050.87	37,520.07
P. V. Merci . . . »	9,487.13	3,981.27	»	792.46
P. V. Vetture e best. »	2,235 06	779 62	»	193.15
Introiti diversi . . . »	400.10	»	123.10	1,577.70
Totale L.	433,068.05	260,450.50	19,135.93	88,411.16
Media chilometrica 1880 »	14,933.38	17,363.37	1,739.63	9,823.46
Id. 1879 »	11,822.51	15,107.62	2,348.93	10,103.30
1880 Aumento . . . »	3,110.87	2,255.75	»	»
1880 Diminuzione . . »	»	»	609.30	279.84

Le spese incontrate per lo esercizio delle predette linee son quelle indicate nel sottoposto quadro.

	Terontola Chiusi	Pisa Colle Salvetti	Ponte Galera Fiumicino	Falconara Ancona
Spese generali L.	27,689.41	12,219.79	2.413.44	5,629.98
Movimento e Traffico . . . »	71,986.87	80,000.79	12,713.35	»
Telegrafi . . . »	3,076.38	3,161.81	541.12	»
Mantenimento e Sorveglianza . »	63,361.23	62,217.87	16,875.47	»
Trazione e Materiale Mobile »	134,001.48	59,006,92	11,448.21	27,186.81
Totale L.	300,115.37	216,607.18	43,991.59	32,816.79

Linea Terontola-Chiusi. — L'utile ottenuto dall'esercizio di questa linea è di L. 34,819.30, cifra che rappresenta la differenza tra le spese effettive e la somma di L. 334,934.67, che ci è dovuta ai termini della Convenzione 17 novembre 1875.

Linea Pisa-Colle Salvetti. — Mancando sempre una Convenzione che stabilisca i correspettivi per l'esercizio di questa linea, non è possibile neppure in quest'anno conoscere quale sia l'utile da esso ricavato.

Linea Ponte Galera-Fiumicino. — Anche nel 1880 il prodotto di questa linea è diminuito; ed in base alla Convenzione che ne regola l'esercizio si è constatata una perdita di L. 14,588.77 a carico della Società di Fiumicino, e di L. 10,732.44 a carico della nostra Amministrazione.

Tronco Falconara-Ancona. — Nell'esercizio del tronco Falconara-Ancona riferibile all'anno 1879 si è constatata una perdita di L. 28,932.47.

La spesa del 1870 indicata nel precedente quadro è quella soltanto incontrata dalla nostra Amministrazione, non essendo ancora liquidati pel detto anno i conti colle Ferrovie Meridionali pel Servizio della manutenzione e del movimento. Quindi non si può ancora determinare la perdita totale verificatasi nell'esercizio di questo tronco.

VI. — *Conclusione.*

Colla speranza che, in seguito al voto favorevole dei signori Sindaci, non mancherà l'approvazione del Bilancio del 1880 per parte dell'Assemblea, poniamo termine alla presente Relazione; e facciamo seguire, a comprova dei dati fin qui esposti, due tavole statistiche concernenti il movimento e il prodotto del traffico, così sulle linee sociali, come su tutta la rete eesrcitata.

(N.B. Il formato del nostro giornale c'impedisce di riprodurre le dette due tavole).

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 luglio 1881.

In relazione al nostro numero del 10 corrente, ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 104, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 luglio 1881:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di luglio
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,730.70	7,167.70	14,898.40
Cunetta dello strozzo »	7,703.70	7,167.70	14,871.40
Strozzo ... »	7,501.20	7,084.90	14,586.10
Escavazione completa e continua ... »	6,526.00	6,369.00	12,895.00
Muratura della vôlta »	7,081.70	7,151.50	14,233.20
Id. del piedritto Est »	6,455.70	6,353.70	12,809.40
Id. del piedritto Ov. »	7,071.70	7,160.70	14,232.40
Acquedotto ultimato »	5,708.00	6,655.00	12,363.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	5,283.00	6,275.70	11,558.70
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,753	1,460	3,213
Id. massimo id. »	1,938	1,551	3,489
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	27,251,465	26,855,420	55,106,885

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di luglio, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto luglio	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	891.760	93
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.810	1.214.560	94
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,559.630	92
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	289.180	90
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	536.250	97
Totale	158.712	4,827.450	4.191.380	93
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	41.310	86
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	78.280	84
Airolo-Biasca	45.838	79.510	72.470	91
Cadenazzo-Pino	16 200	34.770	32.390	93
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	29.020	75
Totale	158.712	297.040	256.470	86

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO Situazione alla fine di luglio	STROZZO p. 0/0	VOLTA Situazione alla fine di luglio	VOLTA p. 0/0	PIEDRITTI (2) Situazione alla fine di luglio	PIEDRITTI (2) p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,585.50	5,586	100	5,297	—	10,585	—
Fluelen-Goeschenen	7,282.80	7,221	99	5,382	—	6,245	—
Airolo-Biasca	8,079.70	6,708	83	3,401	—	4,646	—
Giubiasco-Lugano	3,229.20	2,888	89	2,212	—	4,873	—
Totale	24,177.20	22,403	93	16,492	—	26,349	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — Tutte le gallerie di questa sezione sono del tutto terminati, fuorchè le due piccole di Rindelfluh e di Sulzeck, in cui il rivestimento in muratura non è ancora compiuto.

Fluelen-Göschenen — Su questa sezione non restano che 62 m. di strozzo da abbattere nelle gallerie di Pfaffensprung e di Mülhe. I lavori di escavo dei sotterranei sono dunque presso ad essere ultimati. — Quanto alle murature, si realizzarono, durante il mese, considerevolissimi progressi nella galleria di Pfaffensprung (249 m. di vôlta e 211 m. di piedritti). In quella di Wattingera, non rimane più che un centinaio di metri da rivestire. Un certo numero di portali sono in lavoro. In seguito agli escavi

fatti alla testata sud della galleria di Rohrbach, bisognerà prolungare questo sotterraneo di una quindicina di metri in galleria.

Le murature previste sono terminate, o poco meno, per le gallerie di Windgaelle, Bristenlaui, Inschi, Zgraggen, Breiton, Meitschlingen, Muhren, Mühle, Kirchberg, Rohrbach, Mayenkreuz, e per tutte le piccole gallerie.

Airolo-Biasca — La lunghezza dello strozzo che rimane da aprire nei quattro tunnel elicoidali della rampa sud è ancora di 1315 m. I progressi dei lavori di escavo, un pò più soddisfacenti pei tunnel di Freggio e di Prato, continuano ad essere insufficienti per quelli di Piano-Tondo e di Travi, e sono in ritardo rispetto alle previsioni del programma. La Compagnia ha di nuovo indirizzato alla Impresa dei reclami in proposito.

I lavori di escavo sono pressochè compiuti per tutti gli altri sotterranei.

Quanto alle murature, esse avanzano assai lentamente nei tunnel elicoidali. Essi sono compiute o pressochè nei tunnel di Stalvedro, Dazio, Monte Piottino, Buscierina e Polmengo.

Si lavora ai portali di parecchi tunnel.

Giubiasco-Lugano — I lavori di escavo dello strozzo sono compiuti per tutti i sotterranei di questa sezione, fuorchè per quello del Ceneri, ove non restano che 342 m. di strozzo da aprire Il numero delle macchine che lavorano all'attacco inferiore della cunetta dovette esser diminuito da quattro a due, in seguito all'insufficienza del getto del conduttore-motore di Trodo.

Quanto ai lavori di rivestimento, essi sono abbastanza avanzati in tutti i sotterranei, e potranno esser compiuti in tempo utile.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di luglio su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	7,585,500	68
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,425,900	15,881,300	70
Airolo-Biasca............	»	23,254,700	15,526,900	66
Cadenazzo-Pino..	»	2,438,900	1,400,000	57
Giubiasco-Lugano.......	»	7,798,800	4,480,500	57
Totale	Fr.	67,663,600	44,874,200	67

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di luglio risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........	N.	29	1,023	1,052
Fluelen-Goeschenen........	»	1,010	1,402	2,412
Airolo-Biasca	»	1,597	1,168	2,765
Cadenazzo-Pino	»	»	486	486
Giubiasco-Lugano..........	»	753	1,000	1,753
Totale	N.	3,389	5,079	8,468

IL TUNNEL SOTTO LA MANICA

L'ultima assemblea generale della Compagnia del *South Eastern Railway* ha fornito interessanti informazioni intorno al progetto del tunnel sotto la Manica.

Nelle precedenti assemblee, gli azionisti avevano autorizzato il Consiglio della Compagnia ad intraprendere alcuni lavori di esperimento, destinati ad assicurarsi su questi due punti capitali:

1. Si potrà passare sotto il canale per uno strato assolutamente impermeabile?

2. Col soccorso della meccanica, si giungerà ad abbreviare il tempo probabilmente richiesto per l'esecuzione?

Il Consiglio ha fatto procedere agli esperimenti, di cui ecco il risultato:

Due pozzi furono escavati, l'uno al tunnel d'Abbot's Cliff, e l'altro al tunnel di Shakespeare.

Dal primo di questi pozzi si perforò una galleria di 800 o 900 jarde di lunghezza e di 7 piedi di diametro, galleria scavata meccanicamente da un capo all'altro.

Un movimento rotatorio occupava per ogni giro un quarto d'ora, e fu così che si escavò la galleria. Durante l'ultima settimana, con una macchina non perfetta, ma eccellente per principiare, furono escavate 76 jarde di distanza lineare, nel senso della lunghezza della galleria.

Se codesto è il massimo della rapidità dei lavori, si avranno, in ragione di 76 jarde alla settimana, 2 miglia inglesi circa all'anno (*); e siccome i lavori si farebbero certamente ai due punti estremi, e la lunghezza del tunnel, praticamente parlando, non sarebbe minore di 20 miglia così bisognerebbe calcolare un periodo di 5 anni per compiere una galleria avente 7 piedi di diametro, a titolo di esperimento, per tutta l'estensione della Manica.

Quanto al secondo pozzo, presso Shakespeare's Cliff, esso fu scavato alla profondità di 155 piedi; poscia, dal fondo del pozzo si continuò a perforare sino alla profondità di 106 piedi. Si è perfettamente traversato lo strato di calce grigia, e si penetrò nel bel mezzo di quello d'argilla pura. Non si è, d'altronde, scoperta la menoma traccia d'acqua; una piccola quantità se n'è trovata più vicino alla superficie, ma nemmeno una goccia se ne rinvenne in quella che si chiama calce grigia.

Da ciò devesi conchiudere che si può considerare la grande questione della rapidità dei lavori, nonchè quella della impermeabilità degli strati all'acqua, come risolta.

Dall'altra parte della Manica, la Compagnia francese ha forato due pozzi importantissimi, ed ottenne esattamente gli stessi risultati: cioè che, malgrado vi sia l'acqua al di sopra, si può assai facilmente tenerla lontana, mediante consolidamenti in pietre od anelli di ferro, poichè lo strato che si deve traversare non ne ha stilla.

Per quanto concerne le macchine, la Compagnia francese sta per conchiudere un secondo contratto cogli inventori, mediante il quale essa s'impegna a pagare un'annualità pel diritto di applicazione della macchina ai suoi esperimenti, che prenderanno proporzioni molto più considerevoli. Finalmente una Convenzione conchiusa tra il Direttore della Compagnia del *South-Eastern* ed il sig. Duval, abilissimo ingegnere delle miniere e membro della Compagnia francese del tunnel della Manica, impegna gli esperimentatori francesi ed inglesi ad avanzare alla distanza supplementare d'un miglio, ciascuno dal proprio lato. Compiuti questi due miglia (e lo saranno entro sei mesi), un decimo della questione è esaurita.

Se l'esperimento è coronato dal successo, non resterebbe che conchiudere un altro contratto fra le due Compagnie, affinchè esse costruissero ciascuna la metà dei 18 miglia che rimangono a farsi, in modo che s'incontrerebbero in mezzo alla Manica. Se ciò riesce, l'affare è terminato.

Nondimeno è possibile che in mezzo al Canale, od in

(*) Il miglio inglese è di m. 1609.

altro punto qualunque, i lavori sieno intralciati da qualche difficoltà imprevista; laonde non sarebbe prudente l'incoraggiare nè il popolo inglese, nè i Francesi a rischiare i loro capitali in una impresa vaga, finchè non sia provato, in modo indiscutibile, che la cosa è effettuabile.

È questa la sostanza del discorso tenuto dal presidente della suddetta Assemblea.

D'altra parte, veniamo a sapere che il sig. Verard de S. Anne, il promotore dell'idea del *Ponte del Passo di Calais*, ebbe col Ministro dei lavori pubblici, Sadi-Carnot, una conferenza, nella quale egli sviluppò tutti i vantaggi che militano a favore del suo progetto; ed il Ministro gli promise il concorso dello Stato nelle spese pegli studii da farsi in proposito.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Lunedì scorso, come abbiamo preannunciato, si è riunita a Modane la Commissione internazionale, nominata dai due Governi italiano e francese, con l'incarico di studiare i provvedimenti da adottarsi per la migliore aereazione della Galleria del Fréjus: riunione già promossa dal Governo francese.

Per quanto ci consta, la Commissione unanime ha riconosciuto che, se si è verificato qualche inconveniente per la salute del personale di sorveglianza e di servizio, non mai dei viaggiatori (specialmente mentre si stavano eseguendo i lavori della galleria di deviazione all'imbocco nord), è dovuto all'impedimento che recavano alla libera circolazione dell'aria le armature in legno, state costruite nell'interno ed ora tolte: mentre dalle statistiche risulta che prima i casi di malore furono rarissimi e di nessuna gravità.

Laonde la Commissione non avrebbe trovato necessario alcun provvedimento straordinario, oltre quelli già adottati dalle Ferrovie dell'Alta Italia sino dall'epoca in cui è cominciato l'esercizio della Galleria.

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici venne disposta la destinazione di nuovo personale in aggiunta a quello incaricato degli studii della ferrovia succursale a quella dei Giovi. La linea in corso di studio per questa ferrovia fu di recente visitata dall'ispettore del Genio civile comm. G. Imperatori, per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici, al fine di riconoscere quali provvedimenti si dovessero adottare per sollecitare il più possibile gli studii e mettere in appalto un primo tronco della linea stessa.

Tra i suggerimenti dell'esimio ispettore fuvvi quello della convenienza di suddividere la linea in due sezioni, potendosi in tal guisa ottenere che il progetto di appalto della prima sezione possa essere presentato per la metà del prossimo ottobre.

E dopo provveduto agli studii, non dubitiamo che l'on. Ministro penserà, seppure non ha già pensato, al modo di far fronte alla spesa considerevole, che la costruzione della detta linea ferroviaria sarà per portare al bilancio dello Stato. Finora, fra il 1880 ed il 1881 non si hanno stanziate in bilancio che lire 700,000 circa, ed ognuno vede come con un fondo così esiguo, ben poco si possa fare per una linea, che in definitiva verrà a costare dai 15 ai 20 milioni di lire. Nè, senza qualche provvedimento speciale, è da lusigarsi di poter conseguire l'intento di una sollecita costruzione della linea in parola: imperocchè, anche quando si impiegassero tutti i fondi messi a disposizione dalla legge del 29 luglio 1879 per le linee di 2.a categoria per gli anni 1882 e 1883 (ciò che implicherebbe la quasi sospensione dei lavori sulle altre linee della stessa categoria), si si troverebbe forse ancora con mezzi insufficienti al bisogno.

In relazione alla notizia che abbiamo data nel precedente numero circa l'arrivo dei treni Belpaire pel servizio economico sulle linee Torino-Chieri e Venezia-Treviso, sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha già sottoposto all'approvazione ministeriale gli orarii pel detto nuovo servizio.

Il prelodato Consiglio ha riconosciuto la convenienza di assecondare la domanda del Comune di Olcenengo per l'impianto di una nuova Stazione fra San Germano e Vercelli, da servire per l'abitato di quel Comune. Il progetto relativo venne già sottomesso al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione. I lavori della nuova Stazione, giusta il preventivo del progetto, importeranno la spesa di L. 87,000.

Il 10 settembre prossimo avranno principio gli esami orali degli aspiranti ad impiego amministrativo presso le Ferrovie dell'Alta Italia, che nell'esame scritto furono riconosciuti *idonei*. I detti esami si terranno a Milano, alla sede dell'Amministrazione, in numero di 25 al giorno. I candidati verranno chiamati secondo il turno, che sarà fissato dalla Commissione esaminatrice.

Si prevede che gli esami non potranno essere terminati prima della fine dell'ottobre successivo.

In seguito a quanto abbiamo detto nell'ultimo nostro numero, ci consta che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha diramati gli inviti per la provvista di 7 locomotive a 4 ruote accoppiate da acquistarsi sui fondi del 1881, stabilendo il giorno 13 settembre pross. per la presentazione delle schede d'offerta, ed il 15 successivo pel loro dissuggellamento.

Parimenti essa ha diramati gli inviti per le locomotive da acquistarsi sui fondi del 1882, così ripartite:

4 locomotive a 4 ruote accoppiate
10 dette a 6 id.

fissando la presentazione delle schede pel giorno 19 settembre ed il loro dissuggellamento pel giorno 21 detto mese.

Fra breve verranno pure indette le gare per la fornitura di carri e carrozze: ma su queste ci riserviamo di parlare nel prossimo numero.

Quale rappresentante della Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, prenderà parte alle Conferenze internazionali per la statistica generale ferroviaria, che si terranno, com'è

noto, nel prossimo settembre all'Aja, il comm. Gabriele Bussi, R. Commissario tecnico per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, in sua adunanza del 25 corrente, in conformità a quanto fece anche il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ha disposto che agli Agenti sociali appartenenti alle classi 1851-52 e testè chiamati sotto le armi, venga corrisposto l'intero stipendio per tutta la durata delle esercitazioni militari.

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Milano si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che intorno al progetto di riordinamento delle Stazioni in quella città sia sentita l'apposita Commissione, che la Camera stessa, d'accordo coll'Autorità municipale, andrà a costituire, affinchè nel detto progetto, oltrecchè delle esigenze del servizio ferroviario, si tenga pure il debito conto di quelle presenti e prevedibili del commercio, della viabilità interna e dello sviluppo ognor crescente di Milano.

Con sua recente circolare, l'on. Ministro dei lavori pubblici si è rivolto ai suoi colleghi per richiamare la loro attenzione sulla corrispondenza telegrafica di Stato, raccomandando loro nuovamente la maggior parsimonia possibile nell'uso dei telegrammi ufficiali.

A questo riguardo, giova ricordare che nella tornata pom. del 2 luglio scorso alla Camera dei deputati, discutendosi il progetto di legge per l'impianto di nuovi fili telegrafici, il relatore, on. Plebano, a nome della Commissione, chiamò l'attenzione della Camera e del Ministro sull'eccessivo accrescersi della corrispondenza telegrafica di Stato. Ed è appunto per soddisfare agl'impegni assunti in quell'occasione, che l'on. Baccarini ha ora diramata a' suoi colleghi la circolare premenzionata, colla quale li prega anche di disporre presso i propri dipendenti, affinchè tengano nel debito conto le raccomandazioni fatte in Parlamento.

Ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio, per ottenere l'approvazione governativa, la Società anonima della tramvia a vapore Pinerolo-Cavour, la quale ha per oggetto l'esercizio della detta tramvia, nonchè la concessione della costruzione e dell'esercizio del suo prolungamento da Cavour a Saluzzo. Il capitale sociale è fissato per ora in L. 500,000, diviso in 2500 azioni al portatore da L. 200 cadauna. Esso potrà essere aumentato, dietro decisione dell'Assemblea generale, di altre L. 680,000, divise in altre 3,400 azioni pure da L. 200, per provvedere alla costruzione della intera linea da Pinerolo a Saluzzo.

Fra l'Amministrazione delle strade ferrate Romane e la Società delle Ferriere italiane venne stipulata una Convenzione per il nolo dei vagoni occorrenti al trasporto della lignite dalle cave di Castelnuovo alla Stazione di San Giovanni. Colla detta Convenzione, l'Amministrazione delle Ferrovie Romane si obbliga a fornire alla Società delle Ferriere, in quella misura che sarà consentita dalle esigenze del servizio ferroviario, i vagoni che potranno occorrerle pel trasporto della lignite, mediante il pagamento del nolo convenuto in L. 0.10 per vagone e per ora.

Ci scrivono da Bergamo che quella Deputazione provinciale ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le basi generali della tariffa, che intende stabilire sulla ferrovia così detta della Valseriana, da Bergamo al Ponte della Selva, di recente stata concessa alla Provincia medesima. (*V. più sopra la Convenzione relativa*).

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 27 agosto 1881.

Furono approvati:

Un progetto di massima per una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Stia;

Un progetto per l'impianto di una fermata alla Sella di Corno, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la costruzione ed esercizio di una tramvia a vapore dal Santuario di Vicoforte a San Michele, in provincia di Cuneo;

Un progetto pel bonificamento dell'Agro di Acquafondata, nel Comune di Viticuro ed Acquafondata, provincia di Caserta;

Ed un progetto per opere di riparazione e di adattamento dei fabbricati della Colonia penale di Tremiti, in provincia di Foggia.

Il Consiglio delle Strade ferrate Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva, nella sua seduta del 25 agosto corrente, le seguenti più importanti deliberazioni.

1° Approvava i lavori qui appresso indicati:

a) Correzione della curva esistente al chilometro 180 della linea Roma-Ancona;

b) Costruzione a Casalnuovo dell'alloggio pel Capo-Stazione;

c) Chiusura della via;

d) Ampliamento e modificazione del fabbricato viaggiatori a San Donnino;

e) Fornitura dell'acqua per la pulizia dei piazzali esterni della Stazione di Napoli;

f) Impianto di una presa d'acqua definitiva alla Fiumaretta presso la Stazione di Civitavecchia;

g) Ampliamento del Magazzino di Napoli.

2° Deliberava le seguenti provviste:

a) Legnami da costruzione,

b) Legnami da stecconate,

c) Ghiaia.

Ecco le informazioni ed i dati tecnici che, a tenore della promessa fatta nel nostro numero precedente, ci siamo procurati intorno al progetto di appalto del tronco di ferrovia da Treviso a Ponte di Piave, della linea di 3ª categoria Treviso-Oderzo-Motta.

Questo tronco ha la lunghezza di metri 17,600, e l'importo totale preventivato pei relativi lavori di costruzione ammonta a L. 1,148,700, delle quali L. 988,700 rappresentano il costo delle opere da appaltare, e lire 160,000 la somma a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e lavori imprevisti. Perciò il costo medio chilometrico del tronco risulta di circa L. 65,270.

Il manufatto principale previsto nel progetto è un ponte sul Piave, della complessiva lunghezza di m. 238. Inoltre sono progettati i seguenti altri ponti: sui fiumi

Sforza e Meluca, della luce di 9 metri, a travata metallica; sui fiumi Mignagola. Musestre, Vallio e Meolo, ciascuno di 6 metri di apertura, pure a travata metallica; e sugli scoli Nerbone e Zero, della luce di 5 metri, anch'essi in ferro. Le opere minori sommano in complesso a 90, e la loro luce varia da m. 0.60 ad 1.50.

L'andamento planimetrico è costituito da m. 16,319.59 di rettifili, e m. 1,280.41 di tratti in curva, il cui raggio minimo è limitato a 300 m. La pendenza massima non oltrepassa il 4 per mille. La larghezza del piano stradale è di m. 5, come venne prescritto per le ferrovie di primo tipo economico, fra le quali è classificata quella di cui trattasi.

È prevista la costruzione di due Stazioni cogli annessi fabbricati per gli abitati di San Biasio di Callalta e di Ponte di Piave. Per mantenere la continuità delle strade ordinarie attraversate dalla ferrovia, sono progettati n. 34 passaggi a livello.

Nell'importo suaccennato per questo tronco di ferrovia non è compresa la spesa occorrente per la provvista del materiale di armamento e di quello fisso per le Stazioni, per la quale sarà provveduto con appalto speciale. L'importo di questi materiali è preventivato nella somma di L. 739,300.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 27 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 6 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla seguente Relazione a S. M.:

« Colla legge 31 dicembre 1880, n. 5822 (serie 2ª), fu prorogato di tre mesi il termine fissato da leggi precedenti per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate del Regno, e rinnovata al Governo, per l'esercizio 1881, la facoltà di provvedere alle spese dell'inchiesta stessa mediante opportuni prelevamenti dal fondo per le *Spese impreviste.*

« Presentandosi oggi il bisogno di mettere a disposizione, della Giunta incaricata di quell'inchiesta la somma presunta necessaria per far fronte alle spese di stampa della Relazione e degli atti che la debbono corredare, il riferente, all'appoggio dell'art. 32 della legge di Contabilità generale ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente Decreto autorizzante un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 30,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 248, *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate*, del bilancio dei lavori pubblici pel corrente esercizio ».

(Segue il relativo Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — In seguito alla diminuzione di L. 6 10 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 130,106.76, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 luglio ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, compreso fra Seregno ed il fiume Lambro, della lunghezza di m. 6,461.81, in provincia di Milano (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del 9 settembre p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Milano, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 122,170.25, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 8 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 9500, ed in L. 19,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. del 15 settembre p. v., presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Brescia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Mandolossa e Provaglio, della lunghezza di m. 15,000, in provincia di Brescia (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 640,200.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 32,000, ed in L. 64,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia — In seguito alla diminuzione di L. 5.25 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 658,192.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi li 28 ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra la sezione 108 presso il canale del Ghiareto e la sezione 298 presso il torrente Caprigliola, della lunghezza di m. 3781.71 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per Stazioni e case cantoniere, e la provvista dei ferri d'armamento), si procederà alle ore 10 ant. del 15 settembre p. v., presso il suddotto Ministero e presso la Prefettura di Genova, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 623,637.39, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 32 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra,

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000 ed in lire 100,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — In seguito alla diminuzione di L. 15.05 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 270,630, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 1° agosto corrente, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche, dei ponti in ferro cadenti lungo la ferrovia Novara al confine svizzero presso Pino, per Sesto Calende, (escluse quelle per il ponte sul Ticino), si procederà alle ore 10 ant. del 15 settembre p. v., presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Como, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 228,900.19, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

La lavoratura ed il montaggio delle travate in officina dovranno essere eseguiti entro mesi quattro, a partire dal giorno in cui sarà dato ordine di incominciare i lavori. La posa in opera delle impalcature dovrà essere compiuta entro mesi quattro dalla data della consegna delle murature.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,950, ed in L. 27,900 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie venete complementari. — Il Consiglio comunale di Chioggia, nella sua seduta del 18 corrente, ha votato il seguente ordine del giorno di ringraziamento al Consiglio provinciale di Venezia per la sua deliberazione relativa alla costruzione della linea ferroviaria Mestre-Piove-Cavarzere-Adria, con diramazione da Villa del Bosco a Brondolo:

« Il Consiglio comunale di Chioggia, interprete dei sentimenti dell'intera popolazione, porge i più vivi ringraziamenti all'onorevole Consiglio provinciale di Venezia, perchè, colla sua deliberazione 18 giugno u. s., relativa alla ferrovia Mestre-Piove-Cavarzere-Adria, con diramazione da Villa del Bosco a Brondolo, inspirato da giustizia distributiva, ha provveduto equamente alle aspirazioni del Comune di Chioggia, il quale, riconoscentissimo di tanto beneficio, esprime il vivo desiderio e fa voti perchè il Ministro dei lavori pubblici appoggi moralmente e materialmente le emesse deliberazioni del prelodato Consiglio provinciale di Venezia ».

Ferrovia Messina-Cerda. — Da Palermo, 20, scrivono alla *Perseveranza*:

I rappresentanti di questa Provincia e di quella di Messina si sono già posti d'accordo intorno al contributo obbligatorio delle due Provincie per la costruzione della linea ferroviaria Cerda-Messina. È stato finalmente stabilito che il contributo sarà ripartito per 425[1000 alla Provincia di Palermo e per 575[000 alla Provincia di Messina. Si è così fatto un gran passo.

Tramvia Brescia-Montechiari-Mantova. — La Deputazione provinciale di Brescia approvò il trasferimento della concessione di questa tramvia alla *Société anonime de travaux* di Brusselle, la quale ha già inoltrato alla Deputazione provinciale di Mantova la domanda di concessione da Mantova a Montechiari.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il 23 corr., il Gran Consiglio di Lucerna ha autorizzato il Consiglio di Stato a stare in causa col Consiglio federale davanti il Tribunale federale per il pagamento dell'8ª rata di sovvenzione alla Ferrovia del Gottardo.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio la linea da Malesherbes a Bourrois, della lunghezza di 24,848 m.

Autorizzò pure la Compagnia delle Ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio, dal 25 corr., la linea da Vassy a Doulevant-le-Château

— La Compagnia dell'Ovest ha posto in servizio, sulla linea di Trouville, delle carrozze di prima classe, i cui scompartimenti sono muniti d'un sistema di sospensione interna, che costituisce un progresso dei più notevoli dal punto di vista del *comfort* dei viaggiatori.

Questi sono completamente isolati mercè delle molle, che sostengono ad un tempo i sediti ed il pavimento stesso. Il tremito dei piedi, così fastidioso nei lunghi percorsi, è tolto assolutamente, e tutte le scosse sono ammortite. I sedili ricordano, per le loro disposizioni, le migliori poltrone, e lasciano da parte la barbara imbottitura dei loro antecessori.

Questo perfezionamento sarà molto apprezzato dai viaggiatori, che potranno ora trovare, dapprima sulle ferrovie dell'Ovest e bentosto sulle altre linee, riunite la rapidità e la soppressione d'ogni fatica.

Disastri ferroviarii in Francia. — Scrivono da Nizza, 29:

Ieri sera, alle ore 7.35, il treno proveniente da Nizza sviò sulla riva del mare, tra Agay e Trayas, a qualche chilometro prima di Cannes. Le rotaie erano state torte per una lunghezza di varii metri.

Il treno si spezzò, la locomotiva e 4 vagoni precipitarono sulle roccie da un'altezza di 15 metri. Fortunatamente la locomotiva era seguita da 6 vagoni di merci.

Il fuochista ed il macchinista rimasero uccisi, due conduttori e due signore feriti, e cinque viaggiatori leggermente contusionati.

La circolazione venne ristabilita.

— Un accidente è accaduto la notte del 28 sulla linea dell'Est. Il treno espresso 40 38 da Belfort a Parigi, che deve giungere alla Stazione dell'Est alle ore 6.12 ant. è stato urtato, verso un'ora e mezza di notte, da un treno di merci, presso Jussey. Vi ebbero 1 morto e 4 feriti, uno dei quali gravemente. Un treno di soccorso è partito immediatamente da Vesoul.

Il servizio venne ristabilito a Jussey sopra un solo binario.

Ferrovie tedesche. — L'*Oriente-Zeitung* annuncia che a Passau si è sequestrato, in virtù di una ordinanza del Tribunale tedesco, sul confine stesso dell'Austria, e venduto all'incanto per la somma di 800 franchi, un vagone di terza classe della strada ferrata Elisabetta; ed alcuni giorni prima, per la somma di 48 marchi, un vagone-salon della stessa Compagnia austriaca.

Ecco in poche parole la causa di questa guerra di vagoni. Le Società austriache vogliono pagare i loro cuponi delle Obbligazioni in argento, conformemente ai titoli d'emissione; ed i portatori tedeschi ne vogliono ricevere il pagamento in oro, conformemente alla legge dell'Impero sulla unità monetaria.

La Corte suprema d'Austria dà ragione alle Compagnie; ma i tribunali tedeschi danno ragione ai portatori. La verità giuridica a Vienna è così una menzogna a Berlino. I portatori cercano quindi di approfittare della minima imprudenza delle Compagnie austriache, di cui fanno sequestrate e vendere il materiale subito che passa la sua linea di confine

I Tedeschi organizzano delle conferenze per l'unione delle tariffe per il raccordamento delle linee; ma finchè dura questo stato di guerra, le Compagnie austriache faranno bene a non lasciar più passare il confine ad alcun vagone, in attesa che l'unione politica abbia per corrolario il regolamento di una situazione anormale, che non si presenta in Europa se non fra i due Stati d'Austria e di Germania.

— Il *Reichs-Anzeiger*, foglio ufficiale, riferisce che il Governo prussiano fece proposte di cessione a tre nuove Compagnie di ferrovie private, cioè le Società Berlino-Goerlitz, Maerkisch Posen e Cotabus-Grossenhein. Il giornale ufficiale aggiunge che il Governo non ammetterà alcuna modificazione alle proposte relative, e che le Assemblee generali delle Compagnie interessate dovranno avere statuito pel 15 novembre prossimo, al più tardi.

Ferrovie bavaresi. — Leggiamo nel *Bersagliere*:

Da notizie pervenute al Governo italiano risulta che l'Amministrazione delle ferrovie della Baviera e la *Bane-rische Handelsbank*, una delle più forti Banche di Monaco, allo scopo di dare maggiore impulso al commercio tra la Germania e l'Italia, sono disposte ad accordare speciali agevolezze ai commercianti italiani, i quali intendessero stabilire depositi di merci nazionali a Monaco. La prima farebbe tutte le concessioni che sembrassero necessarie ad ottenere l'intento; la seconda, che ha testè aperti in Monaco vasti magazzini di deposito, dichiarò di essere pronta a facilitare in ogni maniera il deposito delle merci italiane nei propri locali.

Ferovie rumene. — Si ha da Berlino, 27:

La *National Zeitung* annunzia che il Tribunale ha respinto la registrazione nei registri commerciali della decisione presa dalla Società delle Ferrovie Rumene concernente il trasferimento della sede di questa Società a Bucarest.

Ferrovie austro turche. — Il *Morning Post* annunzia che sono sorte nuove difficoltà tra la Turchia e l'Austria, relativamente al congiungimento delle ferrovie austriache con quelle della Turchia. La Porta dichiarò che il progetto austriaco, considerato dal punto di vista strategico, à una minaccia per l'Impero ottomano.

Notizie Diverse

Canale Villoresi. — Il *Sole*, del 27, dice che la straordinaria siccità, che ha quasi interamente distrutto il raccolto del melgone e compromesso quello dei foraggi nella zona irrigabile del Canale Villoresi, ha destato più che mai vivo il desiderio di sapere se gli studii intrapresi per la costruzione dello stesso lascino lusinga di vedere iniziati i lavori per l'invernata ventura.

Ora la Commissione consorziale è lieta di annunciare che i lunghi e difficili studii, che esigeva la presa d'acqua in Ticino, sono ultimati. Il progetto, con tutti i disegni di dettaglio dalla diga alla presa d'acqua, furono consegnati il giorno 18 corr. alla Prefettura di Milano, per essere inoltrati al Governo per la sua approvazione. Siamo certi che dallo stesso non si ometterà nulla di quanto può sollecitarne la definitiva approvazione, onde il lavoro nell'invernata prossima possa dare sostentamento a tante famiglie, che le contrarietà atmosferiche hanno gettate nella miseria.

Intanto la solerte Società, che ottenne la concessione per l'esecuzione dei lavori, cioè la Società italiana per le condotte d'acqua, non omette cure, nè spese, onde gli studii lungo la sponda del Ticino fino all'uscire dalla costa (tratta che misura ben 17 chilometri) abbiano ad essere in breve essi pure ultimati.

Condotta d'acqua a Cremona. — La domanda per la concessione di una derivazione d'acqua dall'Adda per Cremona, insieme a tutti i voluti documenti e dimostrazioni tecniche, venne presentata al Prefetto della provincia di Milano, nel cui territorio ha luogo l'apertura del canale.

L'on. Ronchetti, deputato di Pizzighettone, s'incaricò della consegna e del patrocinio.

È pure pervenuta in Roma al Ministero la domanda per il concorso del Governo nella spesa per la derivazione del canale stesso.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto del 30 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 22 corr.) è fatta facoltà agl'individui ivi descritti di derivare le acque ed occupare le aree indicate nell'unito elenco. Sono 6 concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 prov. di Chieti, 1 Massa, 1 Bergamo, 1 Verona, 1 Palermo); 3 concessioni d'acqua per *irrigazione* e *bonificazione* (1 prov. di Mantova, 1 Vicenza, 1 Ravenna), e 3 concessioni per occupazione di *spiaggia lacuale* (prov. di Como).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 12 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 23 corr), alle strade provinciali della provincia di Ancona è aggiunta la strada di Chiaravalle da Osimo per Agugliano e Polverigi, coll'approvazione del tracciato generale della strada stessa giusta il progetto dell'Ufficio tecnico provinciale di Ancona.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* sudd.), dall'elenco delle strade provinciali di Caltanissetta viene cancellata la strada che dalla provinciale di Serradifalco-Montedoro-Mussomelli, per Sutera e Campofranco, conduce alla Stazione ferroviaria di Sutera.

Sussidii ai Comuni per opere pubbliche. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 luglio p. p., con cui vengono modificati, mediante un nuovo elenco, quelli annessi ai precedenti decreti, relativi alla distribuzione di sussidii sul fondo di due milioni accordati ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi per abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale.

Espropriazioni per opere pubbliche. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 6 mese stesso, controfirmato dai ministri Ferrero e Zanardelli:

Vista la legge 25 giugno 1865, n° 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Vista la successiva legge 18 dicembre 1879, n° 5188;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari della guerra,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È dichiarata di pubblica utilità la costruzione delle opeae di difesa in vicinanza di Primolano, fra il Brenta ed il Cismon, a sbarramento della Valle di Brenta.

Art. 2. Alle espropriazioni dei beni immobili a tale uopo occorrenti, è che verranno designati dal predetto Ministro, sarà proceduto a senso delle leggi sopra indicate.

Obbligazioni dell'Asse Ecclesiastico. — Leggesi nella *Riforma*:

È noto che la legge del 23 luglio 1881, pubblicata il 3 corrente, per la costruzione di nuove opere stradeli ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895, destinava il prodotto delle Obbligazioni dell'Asse Ecclesiastico, emesse in virtù del Regio Decreto 14 agosto 1870, per far fronte alle spese autorizzate colla legge suddetta.

In adempimento di tale prescrizione, saranno fra breve rimesse in vendita le Obbligazioni ecclesiastiche, tuttora disponibili, delle quali fu sospesa la vendita col Regio Decreto 26 settembre 1879, nei modi ed ai prezzi che saranno indicati con decreto dell'on. Ministro del tesoro.

Dall'Amministrazione centrale fu dichiarato che per gli acquisti di beni ecclesiastici e ademprivili dal 1° gennaio 1882 in poi non sarà più conceduto l'abbuono del 15 per 100 sui pagamenti in denaro, che sarà accordato soltanto a coloro che abbiano acquistato prima dell'epoca indicata.

I contabili, che cadessero in errore nel concedere gli abbuoni non dovuti, saranno ritenuti responsabili personalmente.

Concorso per Allievi-ingegneri. — È aperto un esame di concorso a tre posti di allievi-ingegneri nel Corpo Reale delle miniere per essere inviati all'Accademia montanistica (*Bergakademie*) di Berlino, oppure alla Scuola delle miniere di Liegi, ed applicati poscia al servizio minerario geologico.

Ad ognuno dei suddetti posti è annessa l'annua indennità di lire 2000, durante i tre anni di dimora dell'allievo all'estero, oltre ad un'annua indennità per viaggi d'istruzione.

L'esame di concorso sarà scritto ed orale, e verserà sulle seguenti materie:

Meccanica, fisica, mineralogia e geologia, lingua francese per l'aspirante alla Scuola di Liegi, e lingua tedesca per chi aspiri all'Accademia di Berlino.

L'esame avrà luogo a Roma. Con apposito avviso i concorrenti saranno avvertiti del giorno in cui si apriranno gli esami stessi, i quali sperimenteranno al più tardi entro la prima decade del prossimo ottobre.

Servizio postale. — Lamentando la Direzione generale delle poste l'impunità che, nella maggioranza dei casi, copre l'abuso, che va ognor più estendendosi nel pubblico, di spedire giornali, stampe e campioni contenenti lettere e scritti, con danno evidente dell'Amministrazione, ha ricordato agli Ufficii dipendenti l'obbligo che essi hanno d'invigilare e disporre che la verifica dei giornali, stampe e campioni sia fatta costantemente in quegli Ufficii, ove la quantità delle stampe non sia tale da impedirlo. Nelle grandi Direzioni e negli Ufficii di stazione, dove la quantità dei giornali non permetterebbe una regolare e generale verifica, suggerisce che questa sia fatta saltuariamente sopra un certo numero tutti i giorni, valendosi, ove occorra, della facoltà consentita dal Regolamento di poter trattenere fino alla corsa successiva gli oggetti rinvenuti nelle buche postali, meno di due ore prima della spedizione dei pacchi.

Servizio dei pacchi postali. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 31 luglio p. p., controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli:

Vista la legge del 14 luglio 1881, n. 305 (serie 3ª), che approva la Convenzione sottoscritta a Parigi il 3 novembre 1880 pel cambio dei pacchi postali;

Visto l'art. 5 della Convenzione stessa;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. L'Amministrazione delle poste è autoririzzata a percepire la sopratassa di centesimi venticinque, ammessa dall'art. 5 della citata Convenzione, tanto pei pacchi in arrivo dall'estero in Italia, che per quelli in partenza dall'Italia per l'estero.

Art. 2. Ai pacchi scambiati fra le isole di Sicilia e di Sardegna e l'estero non sarà applicata la seconda sopratassa di centesimi venticinque, prevista dal comma 3° del predetto art. 5 della ripetuta Convenzione di Parigi del 3 novembre 1880.

Art. 3. Il presente decreto avrà effetto a cominciare dà 1° ottobre 1881.

Servizio telegrafico. — La Direzione generale dei telegrafi, avendo dovuto constatare che le linee lungo il mare presentano da qualche tempo un peggioramento nelle condizioni a cui erano state portate, ha invitate le Direzioni compartimentali a fare i necessarii esperimenti e procedere a diligente esame delle giunture e delle spirali, verificando ancora l'isolamento, allo scopo di restituire queste linee al loro stato normale.

Ufficii telegrafici. — Il 13 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Vasto, Termoli e Barletta con orario completo, ed in Ortona, San Severo e Cerignola con orario limitato; ed il 15 nella Stazione di Quarto al Mare (prov. di Genova).

Il 14, in Godiasco (prov. di Pavia), il 17 in Cascina (prov. di Pisa) ed il 24 in Gainago, frazione del Comune di Torrile (prov. di Parma), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annuncia:

Che le isole di Kea e di Skiathos (Grecia) sono collegate alla rete telegrafica ellenica, e che i loro Ufficii sono attivati alla corrispondenza internazionale. Le tasse delle corrispondenze scambiate colle isole predette sono quelle stesse stabilite per le isole di Hydra e Spezzia;

Che è riammesso l'uso del linguaggio cifrato o convenuto nelle corrispondenze colla Bolivia.

Petrolio in Germania. — Delle abbondantissime sorgenti di petrolio furono testè scoperte presso la città di Annover. Questa scoperta fece una vivissima sensazione, e credesi che la Germania potrà non solamente provvedere ai propri bisogni, ma eziandio asportare molto petrolio.

L'anno scorso, la Germania importò da Nuova York 64,979,839 galloni di petrolio raffinato, e 2,703,109 galloni di petrolio greggio.

L'esercizio delle sorgenti annoveresi avrà senza dubbio per conseguenza che le Compagnie americane non avranno più il monopolio dei mercati tedeschi. —

Così dicono alcuni giornali tedeschi, a cui lasciamo ogni responsabilità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii furono, nella scorsa settimana, in ottima vista, per quanto non favoriti da un mercato molto attivo. Si sa che la Commissione d'inchiesta per le Ferrovie si pronunciò per l'esercizio privato, ed immaginasi quale vasto campo d'affari si prepara a riguardo di esse.

Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono tra il 474 al 473; un po' più deboli in chiusura, causa l'aria greve dominante, a 471. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 284.75 a 284.50; i Boni stazionarii a 537. Le Sarde, della serie A, poco trattate, mantennero però il prezzo di 280.50; la serie B, del pari quello di 277; le nuove, meglio tenute a 284.75 ed a 285.65. Le Sarde di preferenza, a 216. Nominali quasi le Palermo-Trapani, a 286 quelle di prima emissione, ed a 281 le altre di seconda emissione. Le Centrali toscane quotate a 464; le Pontebbane a 449; le Meridionali austriache a 291 e 291.50. Le Azioni Ferrovie Romane ebbero qualche denaro a 145.50.

Sul mercato francese, le Lombarde si sostennero bene; le Azioni a 321.25 e 323.75; le Obbligazioni a 289 e 290.

La ragione che si adduce a questo sostegno delle Lombarde, si riferirebbe non solo all'aumento verificatosi degli introiti, ed agli accordi ultimi stabiliti col Governo italiano; ma più ancora ai vantaggi che la Compagnia s'aspetta dal traforo dell'Arlberg, ed alle condizioni nuove che essa sollecita per giungere a rilegare la sua rete colle strade ferrate turche.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele negoziate alla stessa Borsa di Parigi a 289.50 ed a 290.50 e a 290.50; le Azioni Ferrovie Romane a 142, e le Obbligazioni relative a 377.

Avvisi d'Asta

Il 6 settembre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del quartiere San Filippo nella città di Fossano, per la presunta somma di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 13,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Potenza, si terrà un'asta per la novennale manutenzione della strada provinciale, che dall'abitato di Melfi mette alla nazionale di Mateca presso il ponte Acquaro, a da questa nazionale conduce a Venosa ed a Palazzo San Germano, della lunghezza di m. 48,199.08. per la presunta annua somma di L. 15,429. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 1650 in biglietti bancarii; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale dall'Epitaffio o Fontanella presso Potenza per Avigliano a Croce Salinea, ecc., della lunghezza complessiva di m. 70,613.23, per la presunta annua somma di L. 27,684.37. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 3000 in biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria comunale di Pietrapertosa, che dall'interno del Comune mette alla provinciale Corleto-Tricarico alla contrada Scollo, della lunghezza di m. 5714, per il presunto importo di lire 101,200. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva lire 9500 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Collegno (prov. di Torino), si terrà una 3ª asta (deserte le due precedenti) per l'appalto della costruzione di un tratto di strada carreggiabile fra l'abitato e la Stazione del Baraccone (ferrovia di Rivoli), per la presunta somma di L. 12,600. Le condizioni d'asta sono quelle stesse degl'incanti primitivi.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari nella piazza di Firenze pel triennio 1882-84, per la complessiva somma di L. 105,000. Deposito cauzionale L. 10,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'apertura di un nuovo canale nel letto dell'antico denominato *Vetere Buratta*, presso la bonifica di Fondi e Monte San Biagio, per la presunta somma di L. 84,000. Deposito interinale L. 4800; cauzione definitiva L. 9700 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione della strada da Sassari a Portotorres, della lunghezza di m. 17,360, per la presunta annua somma di L. 10,519.25, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,500.000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 1850 di rendita.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Rossano (provincia di Cosenza) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° lotto della caserma di Santa Chiara, per la presunta somma di L. 60,000. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei gavitelli, segnali, e delle imbarcazioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici sul litorale della provincia, pel sessennio 1882-87, a per la presunta annua somma di L. 9200, e quindi in totale per L. 55,200. Deposito interinale L. 2760; cauzione definitive eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di una porzione del lato interno del molo nel porto di Manfredonia, in proseguimento dalla parte già sistemata alla testata, per una lunghezza di m. 160, per la presunta somma di L. 147,300. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale il decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero suddetto, e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte a 5 arcate, di m. 18 di luce ciascuna, sul fiume Platani, e dei rilevati d'accesso lungo il tronco di strada nazionale compreso fra Raffadali e Cianciana, della lunghezza di m. 599.57, per la presunta somma di L. 380,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 30,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Livorno a Modena, compreso tra la Foce delle Radici ed il chil. 24, della lunghezza di m. 75,106, per la presunta somma annua di L. 54,200. Manutenzione dal giorno della consegna a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 3900; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti all'ampliazione e sistemazione del porto, di Portotorres, per la presunta somma di L. 2,219,658. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 120,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione dei Canali di bonifica nella sezione a destra del Volturno, della lunghezza complessiva di 210,938 metri, per la presunta somma annua di L. 46,934. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1885. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva, eguale alla metà del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro di Po nel Comprensorio idraulico di Corana Cervesina, della lunghezza di m. 7395.67, per la presunta somma di L. 104,400. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale lire 7000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo in Napoli, si terrà un'asta per la provvista alla R. Marina, durante il 1882, di m. c. 400 di legname pino detto *pitch-pine* per la complessiva somma di L. 40,000. Consegna conforme al Capitolato. Deposito cauzionale L. 4000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto della Provincia di Cuneo, le fondazioni pneumatiche di 2 pile pel ponte sulla Bormida a Cortemiglia.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Luglio 1881
e confronto coi definitivi di Luglio 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3,567	—	—
Media in esercizio	3.568	3,567	—	—
Viaggiatori	3,895,518.41	3,613,333.44	282,184.97	—
Bagagli e cani	181,026.24	160,207.74	20,818.50	—
Merci a grande velocità	787,808.79	926,522.79	—	138,714.00
Merci a piccola velocità	4,937,883.97	4,557,815.00	380,068.97	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,802,237.41	9,257,878.97	544,358.44	—
Navigazione sul lago di Garda	9,506.51	11,038.00	—	1,531 49
Totale del mese	9,811,743.92	9,268,916.97	542,826.95	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *luglio*				
Viaggiatori	22,609,668.42	22,183,855.64	425,812.78	—
Bagagli e cani	1,003,269.22	953,218.64	50,050.58	—
Merci a grande velocità	5,992,680.61	6,068,720.59	—	76,039.98
Merci a piccola velocità	31,296,257.82	28,745,907.32	2,550,350.50	—
Totale dei prodotti ferroviari	60,901,876.07	57,951,702.19	2,950,173.88	—
Navigazione sul lago di Garda	66,734.85	62,943.70	3,791.15	—
Totali dal 1° gennaio	60,968,610.92	58,014,645.89	2,953,965.03	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di luglio	2,744.96	2,595.42	+ 149.54	+ 5.76
Prodotti totali	17,068.91	16,246.62	+ 822.29	+ 5.06

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di una Rimessa per Locomotive nella Stazione di Spoleto apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 23 andante al N. 4309 ed al quale sono uniti 4 disegni, sarà ostensibile dal dì 28 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2a Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 3000 in denaro, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 12 settembre prossimo.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di una Rimessa Locomotive a Spoleto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 27 Agosto 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **50,650** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,903,200** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti ed in cuscinetti . » **508,500** »

ACCIAIO in tornitura e limatura. Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **3 settembre 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 5 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 agosto 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm.' ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Sue* e *L. Jacob* già Soci ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Sue, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways*

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Privilegiata Fabbrica di
DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN AVIGLIANA (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1874 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO — COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHI -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 7 Settembre 1881. N.° 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA ADRIATICO-FERMO-AMANDOLA

La *Gazz. Uff.* del 30 agosto p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 7 luglio scorso, con cui è approvata la Convenzione stipulata il 3 dello stesso mese tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed i signori comm. prof. Cesare Scoccia e cav. Carlo ing. Pascucci, rappresentanti la Provincia di Ascoli Piceno, per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta Adriatico-Fermo-Amandola.

Ecco il testo della Convenzione:

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta Adriatico-Fermo-Amandola.

Fra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Ascoli-Piceno, rappresentata dai consiglieri e deputati provinciali sigg. comm. prof. Cesare Scoccia e cav. Carlo ingegnere Pascucci, giusta la deliberazione della Deputazione provinciale di quella Provincia, emessa in seduta delli 6 gennaio 1881, qui per copia allegata sotto il numero I,

Fu convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Ascoli-Piceno la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta Adriatico-Fermo-Amandola, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelli della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli art. 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà equivalente ai sei decimi della spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito approssimativamente nella somma di L. 2,404,405.50, equivalente a sei decimi della spesa risultante in L. 4,007,342.52 dal progetto dell'ingegnere Pio Fenili, del 20 febbraio 1880, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 17 aprile 1880, n. 554.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto, sia a misura che *à forfait*, che la Provincia concessionaria potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile la Provincia medesima, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei sei decimi a carico dello Stato e dei quattro decimi a carico della Provincia ed enti interessati; e la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronto di quella di L. 4,007,342.52, come sopra fissata, sarà ragguagliatamente ai sei decimi detratta dalle rate del concorso governativo.

Nel caso che la Provincia stabilisca dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei decimi della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite delle lire 2,404,405.50, equivalente ai sei decimi della spesa, ai termini del detto progetto del 20 febbraio 1880.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in nove anni, a decorrere dal 1882, qualunque sia l'epoca dell'apertura all'esercizio della linea prima di detto anno; ed in nove annue rate eguali senza interessi, quante cioè corrispondono al restante periodo degli annui stanziamenti in bilancio, fissato dalla legge del 29 luglio 1879 n. 5002.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 3 luglio 1881.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

I Rappresentanti la Provincia di Ascoli-Piceno

CESARE SCOCCIA — CARLO PASCUCCI.

FILIPPO SCARLATTA, IPPOLITO DOLCE, *testimoni*.

(Segue il Capitolato, conforme ai precedenti).

LA LEGISLAZIONE SULLE TRAMVIE

Nel nostro numero del 24 agosto p. p. abbiamo riferito la nuova Circolare del Ministro dei lavori pubblici intorno alle norme per la costruzione e l'esercizio delle tramvie a vapore.

Alcuni giornali hanno voluto combattere le disposizioni contenute nella detta circolare, mossi dall'idea di lasciare libero campo all'iniziativa privata, comunale e provinciale per lo sviluppo di questo nuovo modo di locomozione, svincolandola dalle pastoie e dalle ingerenze governative.

Noi ci riservavamo di fare alcune osservazioni contro siffatta teoria, che ci pareva troppo strana e pericolosa; ed ora di buon grado facciamo nostre le seguenti assennate considerazioni dell'*Economista*, sulle quali richiamiamo la seria attenzione dei nostri legislatori, nonchè degli stessi avversarii di ogni ingerenza ministeriale.

..... Il Ministero dei lavori pubblici fa indubbiamente ottima cosa richiamando al dovere i concessionarii di tramvie, ed imponendo loro la sorveglianza dei funzionarii suoi dipendenti. Infatti, finchè non sia votata e messa in vigore una legge sulla materia, spetta al Governo stabilire una giusta interpretazione di leggi analoghe, quale sarebbe quella sulle opere pubbliche, od anco fissare quelle norme che crede migliori per tutelare la pubblica incolumità ed assicurare un soddisfacente andamento di un pubblico servizio, divenuto ormai importantissimo. Ma appunto la necessità di frequenti richiami all'osservanza di coteste norme rende manifesto il bisogno imperioso ed urgente di una legge.

Non fa meraviglia che questa non esista ancora, perocchè tra le leggi destinate a regolare le estrinsecazioni dell'attività umana nelle sue innumerevoli forme, nessuna viene mai emanata, nè tampoco formulata e, diremmo, neanche *pensata*, finchè la forma di attività, cui essa deve regolare, non ha raggiunto un grado di sviluppo abbastanza considerevole da richiedere per sè sola norme speciali e nuove. Così vediamo talune legislazioni commerciali, create in tempi in cui il Commercio non si serviva, o si serviva scarsamente, della locomozione provvisoria, mancare di disposizioni abbastanza molteplici, particolareggiate e precise intorno all'esercizio delle strade ferrate sotto l'aspetto commerciale. Ne è esempio il nostro Codice di commercio; in ordine al quale, le ormai innumerevoli questioni giuridiche, che ogni giorno si presentano circa l'esercizio ferroviario considerato come atto di commercio, devono alla meglio risolversi a tenore della meschina ed incompleta rubrica *Del Vetturale*. È certo che nel nuovo Codice di commercio italiano, da tanto tempo in gestazione, sarà indispensabile introdurre un titolo speciale concernente le strade ferrate, come v'è, ad esempio, nel Codice germanico.

Tornando alle tramvie, esse hanno preso in Italia, quasi a un tratto, uno sviluppo straordinario, e le loro linee già si misurano a centinaia e centinaia di chilometri. È tempo dunque di fare una legge che, per lo meno sotto l'aspetto tecnico e di sicurezza pubblica, ne disciplini l'esercizio.

Quali saranno gli elementi per fare una buona legge?

Più d'uno. E prima di tutto, quelle leggi che, per avventura, esistono in altri paesi. Non si tratta, beninteso, di copiarle, ma di ispirarsi ad esse. Da paese a paese spesso diversificano non poco le condizioni di fatto, anche in un medesimo ordine di cose; diverse quindi devono essere le disposizioni legislative. Pur nondimeno, dell'esperienza fatta altrove potremo sempre far nostro pro. — Un altro elemento dovrebbe essere l'investigazione dei bisogni e dei desiderii locali. Nessuno meglio degli interessati, ossia delle Rappresentanze costituite di quei territorii attraverso i quali già passano o quanto prima dovranno passare le tramvie, potrebbbero fornire, ci sembra, utili suggerimenti di aggiunte o di correzioni a quel primo schema di legge, che venisse loro presentato dal Governo. Se non erriamo, i Consigli provinciali, mediante la conoscenza che devono avere ciascuno delle speciali condizioni del proprio territorio, potrebbero aggiungere proposte d'opportunità locale alle disposizioni generali d'indole tecnica, cui spetta al Ministero dei lavori pubblici di formulare. — Un terzo elemento, a parer nostro, dovrebbe essere il seguente: Una legge non deve aver di mira soltanto i vantaggi da conseguire, ma puranco gli inconvenienti da evitare. Nell'esercizio, come sopra notammo, già molto diffuso delle tramvie, si sono già verificati e pericoli e gravi infortunii. (Urto di treni, rovesciamento di carri, vetture e barocci viaggianti sulle strade rotabili percorse dalle tramvie, morti e ferite di pedoni, ecc.).

Ora ci parrebbe cosa utile che il Ministero facesse in modo di procurarsi una statistica esatta e completa di tali fatti (di quelli cioè già accaduti e di quelli che, per disgrazia, fossero per accadere); e se ne servisse nella compilazione della futura legge, per stabilire disposizioni atte ad impedirli od a renderli meno frequenti e meno gravi, come pure per fissare giustamente le diverse responsabilità e le corrispondenti sanzioni penali.

Ci auguriamo che questi criterii possano non rimanere estranei alla futura legge, la quale varrà a dare nuovo e più retto impulso ad un modo di locomozione destinato a congiungere colle grandi arterie di comunicazione i modesti centri, che non possono approfittare di queste direttamente; destinato quindi, facilitando il movimento delle persone e lo scambio dei prodotti, ad accrescere la civiltà e la ricchezza del paese.

LA SOCIETÀ COOPERATIVA DI CONSUMO

FRA GLI AGENTI DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA IN TORINO

Completato il riordinamento amministrativo, col quale è assicurata la florida esistenza di questa utilissima Associazione, il suo Consiglio d'amministrazione rivolse il pensiero ai molti colleghi, che, sparsi lungo la vasta rete ferroviaria, lontani dai centri di produzione e di commercio, devono sottostare talvolta a privazioni, o subire il monopolio del piccolo commercio, per procurarsi, con gravi disagi e spese, i generi di prima necessità ed averli generalmente di qualità scadente.

Animato dal desiderio di sovvenire ai loro bisogni, il detto Consiglio deliberava di accoglierli come fratelli nella già numerosa famiglia, estendendo anche a loro i benefici effetti dell'Associazione.

Validamente coadiuvato dalla benemerita Direzione dell'Esercizio, prima sempre nel sostenere le proposte tendenti al miglioramento economico del personale dipendente, chiese ed ottenne dalla benevolenza del Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate speciali facilitazioni nei prezzi e modi di trasporto, mercè le quali il suo pensiero sta per tradursi in realtà, a beneficio dei lontani compagni, che si affretteranno con riconoscenza ad aderire alla mutua cooperazione loro offerta.

Opportune norme, compendiate in apposito Regolamento e coordinate alle vigenti disposizioni statutarie, regoleranno questo nuovo ramo di servizio, che diede altrove utili e splendidi risultati e che noi siamo lieti di qui annunciare.

A meglio chiarire poi l'indole e lo sviluppo di questa filantropica istituzione, ci pare di far cosa gradita ai nostri lettori, pubblicando i seguenti cenni intorno al suo organismo amministrativo, economico e finanziario.

Uno dei tanti problemi che si presentano, rispetto alla loro soluzione, semplicissimi nella teoria, ma che però in pratica si riscontrano di difficilissima esecuzione, si è quello dei *Magazzini cooperativi di consumo*. Tali Magazzini, infatti, nella teoria dovrebbero rispondere, col loro meccanismo, al semplicissimo concetto d'una compera all'ingrosso, fatta ai luoghi d'origine delle merci, per conto e col capitale versato dai soci, e susseguente ripartizione a questi delle merci medesime, al semplice prezzo d'acquisto, aumentato delle spese di trasporto e d'una minima percentuale per la mano d'opera richiesta nella distribuzione.

È quindi evidente che, dato il perfetto funzionamento di siffatto meccanismo, non lieve dovrebbe essere il vantaggio pei soci, sia perchè rimarrebbero eliminati tutti i guadagni degli intermediarii e rivenditori, gravitanti, come rilevante aliquota, sul prezzo d'ogni merce da acquistarsi al minuto; sia ancora per la migliore bontà e qualità delle merci, sotto continua e rigorosa sorveglianza distribuite nei Magazzini stessi.

Ma, d'altra parte, se si pon mente che le Amministrazioni d'istituzioni siffatte, per riguardi facili a comprendersi, non hanno nei contratti quella libertà d'azione ch'è caratteristica del proprietario indipendente ed assoluto; se si aggiunge che molte volte vengono a mancare l'esperienza e le cognizioni tecniche speciali indispensabili a così eclettica raccolta di generi; se si considerano infine gli imbarazzi e le pastoie amministrative, che, per la natura stessa dell'associazione, legano un'Amministrazione elettiva, e gl'innumerevoli, per quanto piccoli, inciampi, che ad ogni piè sospinto le sorgono innanzi, si vedrà tosto quale enorme calo debbano subire i vantaggi promessi nella teoria, quando si voglia la medesima tradurre sul campo dell'azione.

Ond'è evidente conchiudere che avrà raggiunto il suo scopo quell'Associazione, che avrà potuto sorgere e mantenersi eliminando o vincendo le difficoltà sopraccennate; e che tanto più essa si avvicinerà alla perfezione, quanto più dagli associati saranno sentiti gli indiscutibili vantaggi che da tali istituzioni possono ripromettersi. —

Già da tempo in Italia, e nel Piemonte specialmente, sorsero i così detti Magazzini di previdenza delle Società operaie di mutuo soccorso, aventi uno scopo di beneficenza, quello cioè di somministrare alle famiglie dei soci i principali generi di prima necessità, a prezzi relativamente inferiori a quelli della piazza in cui funzionano. Ma tali Magazzini di previdenza, eretti a fianco e quasi sempre filiali d'altre istituzioni, a cui debbono fornire valido appoggio e da cui ritraggono, alla loro volta, aiuto potente, difficilmente possiedono un'autonomia propria. E se si aggiunge che la condizione stessa omogenea degli associati, quasi tutti operaj propriamente detti, limita da per sè la quantità e qualità dei generi; e che certamente non si riscontrano in essi quelle esigenze, che necessariamente reclamano d'essere riconosciute in altra associazione, composta d'elementi di ceto diverso, è dovere conchiudere, che il loro funzionamento, per quanto lodevole sotto ogni rapporto, non potrà mai esser preso come punto di partenza per valutare la riuscita d'una vera Società cooperativa di consumo. —

Vera Associazione esclusivamente cooperativa di consumo si è quella che funziona da oltre 7 anni fra gli Agenti delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Torino. Tale istituzione nacque, per opera di pochi volonterosi, al principio d'un anno di crisi annonaria (1874), quando i principali generi alimentari, sia per la scarsità dei raccolti dell'anno precedente, sia per l'enormità dei guadagni che volevano ricavarne i rivenditori, avevano raggiunto sulla piazza di Torino un prezzo eccezionale.

L'indole di questo scritto non ci permette di seguire passo passo l'istituzione ne' suoi esordii, nelle sue lotte ardimentose contro gli ostacoli d'ogni maniera, frammezzo alla sfiducia degli uni ed all'indifferenza dei più. Notiamo solo che, riorganizzata e maggiormente estesa nel 1875, da quest'epoca in poi ogni chiusura di sua gestione segnò un trionfo per la sua riuscita, tantochè oggidì s'annoverano fra gli associati quasi tutti gli Agenti ferroviarii residenti a Torino. Del suo progressivo sviluppo fa fede lo specchio seguente, da cui si rileva l'ammontare medio mensile delle merci distribuite ai soci.

GESTIONE SEMESTRALE	IMPORTO MEDIO della DISTRIBUZ. MENSILE
Dal 19 marzo 75 al 22 settemb. 1875	L. 15,643.50
» 23 settemb. 75 » 25 febbraio 1876	» 17,739.68
» 26 febbraio 76 » 23 ottobre detto	» 20,053.30
» 24 ottobre d.° » 22 marzo 1877	» 34,245.45
» 23 marzo 77 » 24 settemb. detto	» 44,201.63
» 25 settemb. d.° » 22 marzo 1878	» 47,611.79
» 23 marzo 78 » 23 settemb. detto	» 52,495.86
» 24 settemb. d.° » 27 marzo 1879	» 62,635.24
» 28 marzo 79 » 22 aprile 1880 (*)	» 66,239.00
» 23 aprile 80 » 25 ottobre detto	» 58,191.19
» 26 ottobre d.° » 24 aprile 1881	» 84,002.80

(*) Gestione annua.

Accennata così brevemente la genesi dell'istituzione, veniamo senz'altro alla trattazione del còmpito che ci siamo prefissi, considerando cioè la Società cooperativa di consumo fra gli Agenti delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Torino nella sua organizzazione, nel suo funzionamento, e nella sua situazione economico-finanziaria.

Volendo considerare dapprima l'istituzione in relazione al suo organismo amministrativo, devesi premettere che della medesima possono far parte tutti gli Agenti stabili, provvisorii e pensionati delle dette Ferrovie, divisi in due categorie di: « Soci Azionisti, e Soci Aggregati »; la prima delle quali suddividesi, a sua volta, in due specie, e cioè Azionisti da L. 50 ed Azionisti da L. 25. Gli Azionisti sono tenuti a sborsare il valore del titolo sottoscritto, con facoltà di farne il versamento in rate mensili, non minori di lire 3 per quelli da L. 50, e di lire 2 per quelli da L. 25; oltre una tassa di buon ingresso, fissata in lire 2. Gli Aggregati pagano, oltre la quota di buon ingresso in L. 1, una quota semestrale ragguagliata in ragione di L. 0.20 per ogni mese.

Come in tutte le Associazioni informate ai più lati principii di libertà, ed in cui quindi tutti i soci godono eguali diritti e vanno soggetti ad eguali doveri, anche nell'istituzione di cui parliamo, il Potere sovrano riscontrasi nell'Assemblea generale degli azionisti in corrente di pagamento. A lato dell'Assemblea generale, o meglio come emanazione di essa, sorse in questi ultimi tempi un'Assemblea di rappresentanza, altrimenti detto Consiglio generale, composto di N. 40 membri specialmente delegati, a cui è demandata dallo Statuto organico la pertrattazione delle quistioni dallo Statuto stesso non riservate all'Assemblea generale.

L'Amministrazione propriamente detta si compone poi del Presidente della Società (che ne ha naturalmente la rappresentanza in faccia ai terzi), di 2 vice-presidenti e di un numero determinato di consiglieri (attualmente 18), che si suddividono in due sezioni, amministrativa l'una e tecnica l'altra, con a capo ognuna un vice-presidente, ed a ciascuna delle quali trovasi assegnato un segretario amministrativo. Oltre a questi, un Comitato di revisione composto di 5 membri, un Corpo di 24 controllori sotto la dirigenza di 1 capo e di 2 sotto-capi-controllori, 1 cassiere ed 1 sotto-cassiere costituiscono le cariche elettive dell'Associazione, alle quali qualunque socio può esser chiamato.

Spetta al Consiglio d'amministrazione provvedere alla gestione della Società nell'ordine amministrativo, alla provvista dei generi ed alla fissazione dei loro prezzi per la distribuzione; al Corpo dei controllori il collaudo dei generi alla entrata nei Magazzini e la sorveglianza per la loro buona conservazione e conveniente distribuzione; al cassiere e sotto-cassiere il maneggio dei fondi sociali, nei rapporti della Società. Un Segretario contabile, di nomina esclusiva del Consiglio d'amministrazione (del quale perciò deve godere ampia fiducia), coadiuvato, sotto la sua responsabilità, da altri agenti, provvede alla buona tenuta della contabilità sociale. Non occorre neanche accennare che le gestioni del Segretario contabile e del cassiere entrano nella sorveglianza affidata dallo Statuto sociale al Comitato di revisione. Rileviamo ancora che tutte le cariche sociali sono gratuite, eccezione fatta pel Cassiere, a cui si corrisponde una indennità fissa per quelle differenze che si verificano sempre in un grande maneggio di denari; e pel Segretario contabile, a cui è assegnato un emolumento mensile di L. 125.

(*Continua*)

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

V. *Costruzione della linea.*

(*Cont. — V. N. 33*).

Benchè negli ultimi mesi che precedettero l'incontro, siasi spinto nella galleria d'avanzamento un volume d'aria più considerevole che per lo innanzi, nondimeno la temperatura dell'aria, durante la perforazione, non ha potuto essere abbassata che di 1.°7 al disotto della temperatura della roccia; e durante lo spazzamento, essa fu eguale a questa ultima. Durante l'ultima verificazione dell'asse a Göschenen, il massimo raffreddamento ottenuto nella galleria, ove non si trovava alcuno, con piena ventilazione, fu da 3.°9 a 6.°3; e durante l'ultima verificazione ad Airolo, si è notato che l'aria, che usciva da un tubo interamente aperto di 5 centimetri, aveva all'imbocco una temperatura di 26.°0; a 12 metri dall'imbocco, 26°.5; a 19 m., 28.°3; mentre l'aria ambiente era a 29°.4. — Venti operaj, lavorando alla fronte di attacco della galleria d'avanzamento, vi elevavano la temperatura da 30°.15 a 31°.2, cioè di 1°.05, tenendo conto delle lampade e delle esplosioni di dinamite.

Prima dell'incontro delle due gallerie, la temperatura di tutto il tunnel spazzato (lato sud) è stata abbassata di 0.°3 in capo ad 84 ore di ventilazione, e di 0.°5 in capo a 96 ore. Dopo l'incontro, la temperatura nel mezzo del tunnel è, secondo la forza, la direzione e la durata della corrente d'aria, ora un po' più elevata, ora un po' più debole di quella che regnava prima negli stessi punti della galleria d'avanzamento. È specialmente nell'inverno che la corrente d'aria persistente dal nord rinfrescava la temperatura al di là del punto culminante del tunnel verso il sud, mentre la corrente del sud riscalda sempre la metà nord del tunnel.

Dalle 11 serie d'osservazioni fatte dalla Stazione di geologia risulta che tra 5600 S e 6450 N (punto centrale delle diverse Stazioni di osservazione: 7146 S) la temperatura media dell'aria è stata di 29.°83 dal 17 di marzo 1880 al 28 gennaio 1881) data media delle osservazioni: 198 *giorni* dopo l'incontro delle due gallerie il 29 febbraio 1880); mentre prima dell'incontro, si notò 30°24 negli stessi punti addietro della fronte d'attacco della galleria d'avanzamento. L'abbassamento totale della temperatura è dunque di 0.°41 in 198 giorni, ossia di 0.°72 all'anno.

Secondo l'avviso del nostro geologo, l'abbassamento annuale della temperatura aumenterà da una parte dopo il compimento del tunnel, perchè la corrente d'aria sarà più considerevole, i lavori del tunnel tendenti a riscaldare l'aria saranno cessati, e si metteranno più allo scoperto nuove superficie di roccie calde; dall'altra parte, l'abbassamento diminuirà, perchè la differenza tra la temperatura della corrente d'aria e quella delle pareti del tunnel diverrà sempre più debole. Se queste due influenze si bilanceranno, regnerà dopo 13 o 14 anni, nella parte culminante del Gottardo, la stessa temperatura media di quella ch'è stata osservata nel 1879 verso la VII nicchia (centro) del tunnel del Moncenisio, ossia 20°.3. —

L'umidità assoluta e relativa dell'aria del tunnel si modifica insensibilmente come la temperatura: codesta umidità influisce ancora più dall'alta temperatura sulla salute e potenza degli operaj. Prima dell'incontro delle due gallerie, l'aria dal lato sud, a 2200 m. dall'ingresso, era satura di vapor acqueo; dal lato nord, l'umidità relativa, a 2500 m., era da 97 a 99.5. Soltanto durante la perforazione meccanica, essa discendeva tra 87 e 97 alla fronte d'attacco dal lato di Airolo.

Dopo l'incontro delle due gallerie, le condizioni di umidità si sono uguagliate dai due lati del tunnel. Nella parte centrale l'umiditè relativa oscilla tra 98.5 e 100, in media 99 1/2. L'aria, che entra nel tunnel, diviene umida già a breve distanza dalla testata. Per la corrente proveniente dal nord, l'umidità relativa è stata di 93 (al di fuori 86) il 15 ottobre 1880, a 50 m. dall'ingresso nord; il 10 novembre di 84; l'11 febbraio 1881 di 80, a 200 m. dalla testata; per la corrente proveniente dal sud, l'umidità relativa fu di 94.6 l'11 novembre 1880, a 50 m. dalla testata sud. Benchè il volume del vapore acqueo sospeso nell'aria entrante non influisca sensibilmente su quello contenuto nell'aria della parte centrale, lo si nota benissimo in vicinanza alla testata; e siccome con una debole corrente d'aria si stabilisce ai due lati del tunnel un'altra corrente penetrante in questo nella sua parte inferiore, così l'aria esterna può avere sovente maggiore influenza sulle condizioni d'umidità presso l'ingresso del tunnel, che non l'aria del tunnel che n'esce strisciando sotto la vôlta.

La corrente d'aria naturale attraverso il tunnel dipende dalla differenza di pressione atmosferica sui due versanti del Gottardo, la quale varia, col barometro, la temperatura e l'umidità. La corrente viene dalla parte ove regna la più forte pressione, e la sua velocità cresce come la radice quadrata della differenza esistente tra le pressioni dei due versanti.

Dal 1° luglio 1880 al 1° marzo 1881, le condizioni di pressione, di temperatura e di umidità ai due lati del tunnel furono tali che, durante 48 giorni su 100, la corrente era diretta dal nord al sud, durante 27 giorni dal sud al nord, e durante 25 giorni, mancanza di corrente d'aria, o alternative a brevissimi intervalli. I mesi più favorevoli furono dicembre e gennaio, durante i quali la corrente dal nord regnò in ragione di 65 0[0, quella del sud in ragione di 19 0[0, e pel 16 0[0 non v'era corrente, ovvero variava continuamente di direzione.

Nelle parti in cui il tunnel non è del tutto escavato, la velocità della corrente d'aria cresce a misura che la sezione diminuisce, ma non seguendo una proporzione costante, poichè al principio dei raccorciamenti l'aria è respinta; il che produce una lieve compressione ed un riscaldamento dell'atmosfera. Questi respingimenti producono pure, in assenza di corrente d'aria dal di fuori, delle deboli correnti locali, che prendono diverse direzioni. Mentre il 18 novembre l'aria entrava a Göschenen con una velocità di 0.57 m., ed usciva ad Airolo con una velocità di 0.63 m., la velocità era nella parte armata a 7500 N di 5.37 m.; essa raggiunse però una cifra ancora più elevata da questa parte. —

Per ciò che concerne i lavori eseguiti nelle diverse sezioni del diagramma, sino al 29 febbraio 1880 furono perforati m. 165.7 nella galleria d'avanzamento dal lato sud; in guisa che la lunghezza totale di questa, a partire dall'ingresso del tunnel di direzione, ascende a 7167.7 m., mentre essa è di 7744 7 dal lato nord. Questa differenza in meno pel lato sud data in gran parte dagli anni 1877 e 1878, ed è stata prodotta specialmente dalla parte poco consistente da 4540 a 4720. La roccia delle parti traversate nell'ultimo anno consisteva in un gneiss micaceo facile ad estrarsi, compatto nella galleria d'avanzamento, ma che, malgrado l'angolo apertissimo di direzione e di profondità, richiese nondimeno, per evitare i franamenti, un'armatura nell'allargamento in calotta.

Quest'ultimo venne terminato, come dal lato nord, al principio di settembre, poichè in quest'ultima parte del diagramma si progredì più in 8 mesi che durante l'intero anno 1879; il che devesi attribuire all'impiego su grande scala della perforazione meccanica in calotta, dopo l'incontro delle due gallerie.

La vôlta ha seguito l'allargamento in calotta alla distanza di proiezione dei blocchi dalle mine; e siccome questo allargamento procedette rapidamente pel motivo suaccennato, così anche la vôlta ha potuto essere rivestita in modo corrispondente. L'avanzamento annuo è stato di m. 1775.4 ed il progresso più considerevole si realizzò in ottobre con 276.8 metri correnti. Alla fine dell'anno, la vôlta era interamente compiuta sino al limite delle sezioni, ad eccezione di 163 m. fra 4858 e 5318, che in precedenza erasi convenuto dovere restare senza rivestimento.

I lavori del lato sud essendo eseguiti in tutte le loro parti nello stesso modo che al lato nord, il gradino superiore della cunetta dello strozzo seguì pure da vicino il rivestimento della vôlta; soltanto nelle parti solide, che dovevano restare senza rivestimento, la cunetta è stata escavata indipendentemente dalla vôlta. Nella roccia dura e tenace, la cunetta dello strozzo doveva sempre precedere la vôlta, considerando che questa era troppo esposta agli scoppii prodotti dai violenti colpi di mina, che richiesero, specialmente dal lato nord, la ricostruzione di parecchie parti al momento dell'applicazione della perforazione meccanica. Per evitare tali guasti, s'impiegò per la maggior parte la perforazione a mano nel gradino superiore della cunetta dello strozzo: il gradino inferiore invece è stato anch'esso scavato in parte a mezzo della perforazione meccanica. Il progresso realizzato raggiunse 1159.6 metri correnti; quindi alla fine dell'anno rimanevano ancora da compiere m. 677.6 sino al limite delle sezioni, mentre, secondo il programma, la cunetta dello strozzo avrebbe dovuto, com'è noto, esser compiuta il 1° giugno.

L'abbattimento dello strozzo avanzò di 1173.8 m., ed alla fine di dicembre restavano ancora 1312.4 m. da eseguire. Se il progresso non si accentua di più, si può prevedere che questa parte del diagramma non sarà terminata nell'anno corrente. Ma tutti i lavori del tunnel sono organizzati in connessione gli uni cogli altri, e l'abbattimento dello strozzo dipende dalla cunetta. Al principio di dicembre si diedero disposizioni tali da assicurare un progresso più che doppio nella cunetta e nello strozzo.

Per le stesse ragioni, il rivestimento dei piedritti è pochissimo progredito, come dal lato di Göschenen: non furono rivestiti che 367.8 metri correnti del piedritto est, e 1046.8 del piedritto ovest.

Come riassunto dei lavori eseguiti durante l'anno al *tunnel del Gottardo nel suo complesso*, il quadro seguente dimostra in quale misura è stato soddisfatto al programma fissato colla Convenzione addizionale del 21[25 7.bre 1875

DESIGNAZIONE DEI LAVORI	STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1879			PROGRESSO nel 1880			STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1880		
	secondo il programma	In realtà	Differenza	secondo il programma	In realtà	Differenza	secondo il programma	In realtà	Differenza
Galleria d'avanzamento	14920	14535.0	— 385.0	0	377.4	+ 377.4	14920	14912.4	— 7.6
Allargamento in calotta	13920	12970.1	— 949.9	1000	1902.2	+ 902.2	14920	14872.3	— 47.7
Cunetta dello strozzo	13670	10659.1	—3010.9	1250	2784.0	+ 1534.9	14920	13443.1	— 1476.9
Strozzo	12752	9528.1	—3223.9	2168	2297.0	+ 129.0	14920	11825.1	— 3094.9
Vôlta	13100	10713.3	—2386.7	1820	3268.4	+ 1448.4	14920	13981.7	— 938.3
Piedritti	12580	9027.7	—3552.3	2340	1259.0	— 1081.0	14920	10286.7	— 4633.3

Siccome è stato riconosciuto, al momento dell'incontro delle due gallerie, che il tunnel è di m. 7.6 più corto di quello ch'era stato calcolato, così tutti gli arretrati al 31 dicembre devono esser diminuiti di questa cifra. La rimanenza di 40.1 m. per l'allargamento in calotta concerne la parte cattiva centrale, che l'Impresa non vuole attaccare se non quando la cunetta dello strozzo sarà stata terminata dai due lati sino a questo punto.

Come apparisce dal precedente quadro, gli arretrati alla fine dell'anno sono considerevoli, specialmente nella parte inferiore del tunnel, mentre quest'ultimo avrebbe dovuto esser compiuto nel suo complesso pel 1° ottobre 1880; si è dunque indotti a domandare a qual epoca si può prevedere che il tunnel sarà terminato. Interpellata a tale proposito in modo serio, l'Impresa dichiarò che il tunnel sarebbe interamente finito al 30 settembre 1881, purchè

non arrivi nulla di straordinario nella parte cattiva centrale, il che, del resto, non è punto probabile.

Per arrivare a talo risultato, basta spingere i lavori di allargamento, come si è fatto in dicembre; al contrario il rivestimento dei piedritti dev'essere attivato molto più energicamente di quello che si è fatto finora. Del resto, nulla si oppone a che si sforzi questo genere di lavoro.

Ma la questione del compimento del gran tunnel ci occupò più volte. A tenore dell'art. 7 della Convenzione principale del 1872 e dell'art. 5 della prima Convenzione addizionale. non v'ha dubbio che l'Impresa L. Favre era tenuta a compiere i lavori pel 30 settembre 1880. Le clausole di queste Convenzioni non furono mai modificate in alcuna parte, e la 5ª Convenzione addizionale del 5 maggio 1879 dimostra chiaramente che anche in quel momento si teneva fermo il termine stabilito.

L'art. 7 della Convenzione comprende la clausola seguente:

« La Compagnia del Gottardo pagherà 5000 fr. di premio al sig. Luigi Favre per ogni giorno guadagnato; al contrario, il sig. Luigi Favre subirà una ritenuta di 5000 fr. per ogni giorno di ritardo durante i primi sei mesi; e di 10,000 fr. per ogni giorno di ritardo durante i secondi sei mesi. In capo all'anno, il sig. Luigi Favre sarà decaduto, e la sua cauzione (art. 8) diventerà proprietà della Compagnia del Gottardo ».

Nell'aprile 1880, allorchè fu accertato che il termine stabilito non potrebb'essere osservato, l'Impresa si rivolse a noi allo scopo d'intavolare delle trattative per una proroga del termine. Noi le rispondemmo che non era per noi il caso di entrare in materia per una modificazione delle nostre Convenzioni; e che per quanto concerneva le ritenute indicate all'art. 7, noi ci riservavamo il libero esercizio dei nostri diritti, secondo le misure e l'attitudine che adotterebbe l'Impresa.

Durante l'agosto, l'avvocato dell'Impresa intentò davanti il Tribunale federale un'azione, che concludeva colle seguenti domande:

1) Che la Società debba tener conto del tempo che, durante i lavori del gran tunnel, è stato perduto in seguito agli ordini della Società, e delle circostanze enumerate nel ricorso;

2) Che questo tempo sia fissato a 780 giorni, però nel senso che questa cifra potrà essere ridotta dal Tribunale.

L'Impresa cercò di motivare la sua domanda colla pretesa che la Società, cioè la Direzione tecnica, procedette in modo per più riguardi difettoso; e col pretesto di casi di forza maggiore, come p. es. le cattive parti e l'alta temperatura nel tunnel. Nella forma, noi opponemmo che, dal punto di vista della procedura, non avevamo punto l'obbligo di entrare in materia sopra una domanda di prolungamento di termine.

Al principio di novembre, cioè all'epoca del pagamento degli acconti mensili per ottobre, noi avremmo potuto, a termini dell'art. 7 della Convenzione principale, eseguire la prima ritenuta di fr. 5000 al giorno. Ma, prima di adottare questa grave misura, abbiamo offerto all'Impresa l'occasione di presentarci delle proposte, affine di regolare *tutte le differenze* pendenti tra essa e la Società. Era infatti pervenuto a nostra cognizione che influenti persone aderenti all'Impresa erano disposte a procedere ad un componimento amichevole di *tutte le contestazioni*, e noi credemmo dover prestare la mano ad una soluzione di questo genere.

L'Impresa si dichiarò pronta ad entrare in un esame più completo delle questioni, aggiungendo però ch'essa chiedeva in prima linea che non avesse luogo alcuna ritenuta pel mese di ottobre. Un accordo si ottenne in questo senso, che il pagamento integrale si sarebbe fatto per questo mese, però senza pregiudizio dei diritti delle due parti; il che sarebbe dall'Impresa stessa constatato sulla sua quietanza.

Noi vi diremo tosto che dal mese di novembre in poi tutti i pagamenti mensili si fecero senza ritenuta, e che le quietanze dell'Impresa portano tutte la dichiarazione sovraccennata, cioè che la quistione di diritto rimane intatta.

Nel corso di dicembre e di gennaio ebbero luogo parecchie conferenze a tale proposito tra la nostra Società e l'Impresa, le quali parevano dovessero avere un risultato. Si era pervenuti bensì ad intendersi sui punti principali di una questione importante, e si era convenuto d'accordo sopra una proposta fatta dagli aderenti dell'Impresa, intesa ad affidare al Consiglio federale la cura di troncare la questione. Ma gli eredi del sig. Favre rifiutarono definitivamente di accettare quest'ultima soluzione, e si dovette quindi considerare le trattative per un accomodamento come fallite sino a nuovo ordine.

Il seguito di questo affare non può figurare nel presente Rapporto, perchè non si riferisce all'esercizio del 1880; aggiungeremo soltanto che il 12 marzo 1881 il Tribunale federale ha pronunciato il suo giudizio sulla nostra opposizione dal punto di vista della procedura nell'azione dell'Impresa, relativamente ad un prolungamento di termine, e ch'esso ha respinto questa parte della domanda. Dal punto di vista materiale, la questione non fu peranco risolta.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Sesto Calende che domenica scorsa si è compiuta la galleria di Maccagno in piccola sezione. L'incontro dalle due parti fu esattissimo.

Le gallerie di Laveno, Mombello e Varallo Pombia procedono soddisfacentemente. I lavori dell'intera linea Novara-Pino sono bene sviluppati e spinti con alacrità, fuorchè il gran ponte sul Ticino, che procede con lieve ritardo.

La Direzione tecnica dei lavori è persuasa che l'intera linea verrà aperta prima della fine del 1882.

Nel prossimo numero offriremo ai nostri lettori più ampii ragguagli in proposito.

Ci consta che dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia venne già rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la costruzione della nuova Stazione di Spezia, nonchè tutti gli elaborati per l'apertura della gara d'appalto.

Tale progetto comprende la costruzione su nuova area di tutti i grandi fabbricati che costituiscono una Stazione di ordine primario, ed importerà la spesa di circa due milioni e trecento mila lire.

Ieri fecero ritorno a Milano i commissarii italiani per la visita dei lavori alla galleria del Gottardo, nonchè a quelle del Ceneri ed alle strade d'accesso, sigg. comm. Biglia e Massa, avendo firmato lunedì a Lugano, insieme ai commissarii della Germania e della Svizzera, il relativo verbale.

A Fiora, la Commissione percorse, il 2 settembre per la prima volta, la ferrovia con un treno speciale, la cui locomotiva era decorata colle bandiere dei tre Stati sovvenzionanti. I delegati presero posto in un vagone da materiale, appositamente disposto ed addobbato a festoni e ghirlande, e su cui brillavano gli stemmi di tutti i Cantoni svizzeri. Anche lungo la linea, in più località si erano fatte delle decorazioni.

Sul versante sud poi, i delegati presero posto a Giornico in un apposito convoglio, e per la prima volta percorsero sulle ruotaie quel tratto di linea fino alla Stazione di Biasca.

A scioglimento della riserva fatta nel precedente numero, annunciamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indette pel giorno 19 corr. le gare fra sole Ditte nazionali, per la fornitura di materiale rotabile da acquistarsi coi fondi del corrente anno, e fra Ditte estere per la ferramenta (assi e molle) destinata al detto materiale.

Quest'ultimo è così ripartito:

20 vetture di 1ª classe
20 » miste di 1ª e 2ª classe
10 » di 2ª classe
200 carri coperti HBF
100 carri scoperti LF
56 carri scoperti NF
10 carri a bagagli DDF

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha incaricato i sigg. ing. cav. Maroni, capo-divisione dei Telegrafi, ed ing. Fadda, capo dell'Ufficio d'arte del Servizio Materiale, di recarsi a Parigi per fare studii sull'Esposizione d'elettricità, e quindi riferire sull'esito dei medesimi.

><

Ci scrivono da Firenze che le Amministrazioni delle Strade ferrate Romane e Meridionali hanno reclamato al Ministero dei lavori pubblici contro la concessione fatta dal Consiglio provinciale di Napoli al signor D'Ajout della costruzione e dell'esercizio di un *tramway* a vapore da Napoli a Caserta.

La linea del *tramway* in parola, quale è progettata, passa fuori degli abitati di Casoria, Cardito e Caivano; e per questo fatto specialmente, più che un semplice *tramway*, essa può considerarsi come una vera ferrovia economica, la quale, se venisse costruita, non potrebbe non fare una seriissima concorrenza alle due linee ferroviarie già in esercizio da Napoli a Caserta, l'una delle Romane e l'altra delle Meridionali; avuto riguardo alla circostanza che col *tramway* concesso dalla Provincia di Napoli, il percorso fra questa città e Caserta risulterebbe di circa 8 chilom. più breve di quello delle preindicate due linee di ferrovia.

><

Veniamo informati che le Amministrazioni provinciali di Palermo e di Messina, seriamente preoccupate della lentezza con cui procedono e dovranno necessariamente procedere i lavori della ferrovia Messina-Patti Cerda, in causa dei fondi affatto insufficienti assegnati per questa linea nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici a tutto l'anno corrente, si sono messe di accordo per tentare la costituzione di un Consorzio, allo scopo di sollecitare la costruzione della linea in parola.

A tal fine, le Provincie stesse stanno trattando colla Casa Erlanger, la quale pare disposta a provvedere i fondi necessarii per la esecuzione dei lavori.

Il provvedimento escogitato dalle Amministrazioni provinciali di Palermo e Messina ci pare evidentemente il più pratico, e ci auguriamo che le medesime possano riuscire nell'intento; giacchè in caso diverso, quando si dovesse attendere alla costruzione della detta linea coi fondi assegnati nel bilancio per le nuove costruzioni ferroviarie, troppi anni ancora si dovrebbero aspettare perchè la locomotiva percorra questa linea importantissima, destinata a congiungere per la via più breve Palermo a Messina ed al Continente.

><

Abbiamo notizie dalla Sicilia, che la continuata siccità ha messo in serio imbarazzo l'Amministrazione di quelle strade ferrate, imperocchè nei rifornitori di parecchie Stazioni è venuta quasi a mancare l'acqua necessaria all'alimentazione delle locomotive. Da questo fatto sono derivati dei ritardi nelle spedizioni, e contro tali ritardi il Commercio ha reclamato, quasicchè fosse da imputarsi all'Amministrazione ferroviaria il fatto anormale della protratta siccità. A noi consta invece che l'Amminisirazione medesima ha fatto e fa di tutto per ottenere, con eccezionali provvedimenti, il miglior servizio possibile in circostanze così fuori dell'ordinario.

><

Abbiamo da Brescia che quell'Ufficio tecnico governativo per gli studii della ferrovia da Parma a Brescia ed Iseo ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco della ferrovia suddetta, da Casalmaggiore a Piadena, riformato in base alle modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tali modificazioni, consistenti nel rialzamento dell'argine stradale pei primi sette chilometri del tronco, hanno causato un aumento di circa L. 120,000 nella spesa prevista; epperò questa, da L. 1,795,000, è salita a L. 1,915,000.

Lo stesso Ufficio ha pure completato e trasmesso per approvazione al suddetto Ministero il progetto di appalto del tronco da Provaglio ad Iseo, della suindicata ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

La lunghezza di questo tronco è di m. 4,450, e l'importo complessivo dei lavori previsti rileva a L. 406,000; delle quali L. 256,000 per lavori da appaltarsi, e L. 150,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni e pei lavori diversi ed imprevisti.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel dare parere favorevole sul progetto definitivo, presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali pel tronco di ferrovia da Terni alle Marmore (linea Terni-Rieti), del quale abbiamo già in un precedente numero fornite dettagliate notizie tecniche, ha ritenuto si dovessero fare ulteriori studii, nell'intento di portare a m. 300 il raggio di talune curve progettate con raggio di m. 250. Inoltre il prelodato Consiglio avrebbe suggerito, come opportuno, lo stabilimento di una fermata nella Valle dello Stroncone, alla distanza di circa 8 chilometri da Terni.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sedute dal 29 agosto al 3 settembre 1881, ha approvato i seguenti progetti in materia ferroviaria:

Appalto per la costruzione del tronco Treviso-Ponte di Piave, della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta;

Trasformazione in Stazione di quarta classe della fermata di Sepino, lungo la ferrovia Benevento-Campobasso.

><

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge 29 luglio 1879.

30 *agosto*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto della galleria del Carrito ed accessi della linea

da Roma a Solmona. — Deliberato provvisoriamente al sig. Luigi Medici per la somma di L. 3,531,009, ossia col ribasso del 28.10 p. 0[0 su quella di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata al 19 del corrente mese.

3 *settembre*. — Fatali per l'appalto del tronco da Parma al fiume Po, della linea Parma-Brescia-Iseo. — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto restò definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio sig. Tosi Giuseppe per lire 813,349.86, ossia col ribasso del 33.36 p. 0[0 sulla somma di appalto.

La Società anonima per la Strada ferrata da Torino a Pinerolo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea da Pinerolo a Torre Pellice, stata di recente concessa alla detta Società.

Le modalità tecniche, alle quali è informato il progetto di che trattasi, sono le seguenti:

Larghezza della strada al piano di formazione: *a*) con massicciata libera m. 5.00; *b*) con massicciata incassata m. 4.00;

Massicciata: *a*) larghezza al ciglio m. 3.00; *b*) altezza sotto le traverse m. 0.15;

Manufatti: larghezza delle facce interne dei parapetti m. 4.00;

Curve: raggio minimo, m. 300;

Lunghezza minima dei tratti in rettifilo fra due curve di flesso contrario m. 60.00;

Pendenza massima: 23.40 per mille;

Traverse: lunghezza m. 2.40; distanza una dall'altra m. 1.00;

Piani delle Stazioni: pendenza massima 2.50 per mille; distanza fra gli aghi estremi m. 2.50; larghezza minima dell'interbinario fra i bordi esterni delle rotaie m. 2.50.

Nel progetto è pure prevista la costruzione dei seguenti manufatti:

N. 61 acquedotti di m. 0.60, 1 di m. 0.80, 21 di m. 1.00, 6 di m. 1.50, 6 di m. 2, 1 di m. 2.50; 6 ponticelli di m. 3, 1 di m. 4, 1 di m. 6; 1 ponte di m. 7, 1 di m. 7.50, 1 di m. 10, 1 di m. 12, 1 di m. 15.

Inoltre sono da eseguirsi n. 12 caselli di guardia, n. 5 case cantoniere e n. 53 passi a livello.

Come abbiamo fatto per le altre Società od Amministrazioni ferroviarie, che concorsero alla Esposizione nazionale industriale di Milano col proprio materiale mobile di diverse specie, accenniamo oggi di buon grado il materiale esposto dalla Società della *Ferrovia Sicula-Occidentale*, colla scorta di un opuscolo da essa pubblicato (Milano, tip. degli Ingegneri, 1881), e di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare.

La detta Società, benchè ancora nascente (perchè costituita col R. Decreto 30 settembre 1878) e di molto inferiore alle altre Società ferroviare italiane (non avendo che una percorrenza di 200 chil. in esercizio), non ha voluto mancare all'invito fattole dal Comitato promotore della detta Esposizione, e cercò corrispondervi inviando a Milano un treno completo del suo *Materiale mobile* per uso viaggiatori, cioè:

1. Una locomotiva a 3 assi accoppiati ed a ciliudri interni, col relativo *tender*;
2. Una vettura di 3ª classe;
3. Idem. di 2ª classe;
4. Idem. mista di 1ª a 2ª classe;
5. Idem. di 1ª classe;
6. Un bagagliaio con compartimenti riservati per le R. Poste, la distribuzione dei biglietti, ecc.

Giova notare che i veicoli esposti dalla Società *Sicula-Occidentale* sono identici a quelli in esercizio in Sicilia, mentre, in generale, le altre Società ferroviarie inviarono a Milano vetture e locomotive eseguite *appositamente* per l'Esposizione.

Inoltre i suddetti veicoli sono tutti esclusivamente *prodotti italiani*, perchè eseguiti negli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili di Napoli, sui disegni d'insieme dell'ing. comm. Alfredo Cottrau, ch'è pure uno degli Amministratori della Società.

L'opuscolo ci porge quindi una minuta descrizione dei detti veicoli; e nelle *Considerazioni* generali con cui si chiude, la Società fa sentire il vanto « di avere per la prima (marzo 1879) introdotta arditamente in Italia una grande riforma nel Materiale mobile ferroviario, adottando il così detto *sistema americano* a corridoio longitudinale, ed introducendovi varii perfezionamenti, fra i quali l'aggiunzione nelle vetture di 1ª classe ed in quelle miste di 1ª e 2ª classe, di *latrine* e di lavabi ».

Altre opportune innovazioni vi furono introdotte a comodo dei viaggiatori ed a maggior sicurezza nella corsa.

Dimostrati infine i vantaggi derivanti dall'adottato sistema *americano*, in confronto del sistema *inglese*, cioè a porte laterali, generalmente adottato in Italia, si accennano pure alcune disposizioni date dalla Società stessa pel servizio dei treni, come se le vetture fossero realmente del sistema inglese.

Senza entrare nel merito di tale quistione, noi crediamo che gli oggetti esposti dalla Società Sicula-Occidentale facciano onore alla sua coraggiosa iniziativa, e meritino perciò di richiamare l'attenzione dei tecnici e dei visitatori della Mostra nazionale. —

Alla Mostra medesima sta esposto il Padiglione in ferro della Ditta A. Migliavacca e C. della Ferriera di Vobarno, del quale abbiamo ricevuto una elegante descrizione a stampa, estratta dall'opera *L'architettura del Ferro — Raccolta di motivi per costruzioni civili, ferroviarie ed artistiche*, compilata col concorso dei migliori ingegneri, architetti e costruttori italiani. (Milano, tip. degli Ingegneri, 1881).

Nel detto Padiglione, che occupa 85 metri quadrati, collo spazio interno netto di m. 66, in forma di un rettangolo di m. 12 per 5.50 e coll'altezza della sala di m. 5.20, sono raccolti i prodotti della suddetta Ferriera; e nella costruzione dell'edificio, solido ed elegante, furono impiegati esclusivamente i ferri della medesima, senza però sciuparli, affine di renderne ancora possibile l'utilizzazione.

Tutto l'insieme delle parti metalliche pesa 19,300 chilog.; la costruzione e montatura sul luogo furono eseguite dalle officine accessorie della stessa Ferriera; ed il costo totale, compresa la montatura, risultò di lire 9840, ossia 0.51 per chilog. A cui aggiungendo L. 4635 pei muri di fondazione e gradini di granito, per cristalli, verniciatura e trasporti, si ha la spesa totale del Padiglione in L. 14,475, ossia L. 220 circa per metro quadrato utile coperto.

Le tavole annesse al detto fascicolo valgono a dimostrare tutta la varietà ed eleganza delle parti ornamentali del Padiglione, nonchè le diverse qualità dei prodotti della Ferriera, la cui importanza è da tutti riconosciuta.

Annunciamo con vero piacere che S. M. il Re ha di moto proprio insignito della croce di Cavaliere della Corona d'Italia l'egregio ing. Giacomo Pozzo di Mantova, residente in Torino, in premio della magnifica edizione dell'opera intitolata: *Armi ed imprese della Real Casa di Savoja*, e dedicata a S. A. R. il Principe di Napoli.

Noi che abbiamo potuto ammirare lo splendido volume uscito dallo Stabilimento tipo-litografico del cav. Pozzo, già da parecchi anni esistente in questa città e ben conosciuto per le bellissime sue Guide dell'*Indicatore ufficiale delle strade ferrate*, carte geografiche ferroviarie e biglietti speciali per viaggi circolari, siamo in grado di dichiarare che l'opera sovraccennata è veramente degna della sua destinazione, e fa grande onore a chi l'ha ideata ed all'officina in cui fu eseguita.

In 14 tavole, di cui 11 in cromolitografia di rara bellezza, condotte con arte finissima, sono rappresentati tutti gli stemmi e gli scudi araldici di Casa Savoja, dai suoi primordii sino alla costituzione del Regno d'Italia, colle relative illustrazioni storiche, precedute da una elegante prefazione, con cui l'Autore intitola riverentemente queste gloriose ricordanze dell'augusta Famiglia all'*erede di tante virtù, amore e speranza d'Italia*.

Noi non possiamo che congratularci di tutto cuore col cav. Pozzo dell'opera sua così felicemente ideata e compiuta, e dell'onorificenza così meritamente concessagli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetti di legge in preparazione. — Al Ministero dei lavori pubblici sono stati posti allo studio alcuni importanti disegni di legge, fra i quali si stanno concretando i seguenti:

1. Progetto di legge per la definitiva ripartizione nei venturi esercizii delle somme stanziate nella legge del 1879 per la seconda e terza categoria delle ferrovie complementari;
2. Il progetto di legge per rendere definitivo il riscatto degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili;
3. Progetto di legge pel riscatto delle ferrovie del Consorzio interprovinciale veneto, della Vicenza-Schio, e dei tronchi Pisa-Colle Salvetti e Terontola-Chiusi;
4. Progetto di legge per modificazioni alla legge 20 marzo 1865 in rapporto alla classificazione dei porti;
5. Progetto di legge per modificazioni alla legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie;
6. Progetto di legge relativo alla riforma postale;
7. Progetto di legge pel definitivo riordinamento dell'esercizio delle varie reti ferroviarie d'Italia.

Ferrovia Benevento-Pietralcina. — Il 1° corrente, com'era stato preannunciato, venne solennemente aperto all'esercizio il primo tronco della linea Benevento-Campobasso, costrutto dalla Società delle Strade ferrate Meridionali.

Il tronco Benevento-Pietralcina ha la lunghezza di metri 13,428; ha un andamento sempre ascensionale, parte in rilevato, parte in trincea; la massima pendenza tocca il 25 0[0: delle 34 opere d'arte, non ve n'ha alcuna di specialmente notevole.

Quanto al resto della linea, che è lunga 84 chilometri, i lavori procedono in modo, che fin d'ora si prevede possa aprirsi all'esercizio il tronco successivo Pietralcina-Pescolomazza, di m. 9962, e che per la fine dell'anno la locomotiva potrà giungere alla Stazione di Morcone, cioè oltre la metà della intera linea.

All'inaugurazione del tronco Benevento-Pietralcina assistevano il ministro Baccarini ed il segretario generale comm. Del Giudice, recativisi espressamente.

Dopo avere inaugurato a Benevento i lavori di apertura ed ingrandimento del Corso Garibaldi, con l'intervento delle Autorità ed in mezzo alla folla plaudente, il treno inaugurale è partito, alle 9 1[2, per Pietralcina. In mezz'ora vennero percorsi i tredicimila quattrocento metri di montagna, che separano Benevento da Pietralcina, salendo continuamente, sino a raggiungere la cresta del monte, che è alta, alla Stazione, oltre 350 metri.

Giunti a Pietralcina, v'è stato uno scoppio di entusiasmo tra quei buoni terrazzani.

Nella sala di rimessa della Stazione era imbandito uno splendido asciolvere per circa cento persone. Al *dessert*, il primo a prendere la parola è stato l'on. Polvere, che commosso ringraziò il Governo e tutti coloro che hanno concorso a render così bella quella festa.

Poscia il cav. Caro, presidente del Consiglio provinciale, ha reso omaggio al Ministro, al segretario generale, ai deputati della provincia, alle Ferrovie Meridionali, a Pietralcina, ed ha dimostrato tutto ciò che Benevento, una provincia che si può dire ancora in formazione, ha fatto pel suo miglioramento stradale, cioè a dire aprendo, su 1700 chilometri quadrati di superficie, 900 chilometri di strade, tra provinciali, comunali e ferrate.

Poche parole hanno aggiunto l'on. Capilongo e il venerando sindaco di Pietralcina. Quindi l'on. Baccarini ha bevuto alla Provincia, che è sulla via del progresso, ed ha ringraziato tutti coloro che gli sono stati larghi di benevole parole.

Signori, ha soggiunto il Ministro, non facciamo quistione di partito in una questione di patriottismo. Prima del 1876, sotto il governo della Destra, già si era cominciato a far molto a pro' della rigenerazione economica e industriale d'Italia. E qui ha tessuto per sommi capi la storia de' Ministeri de' lavori pubblici.

Quando io proposi, continuò il Ministro, i 6000 chilometri di ferrovie, molti sorrisero. Sorrideranno forse anche oggi, vedendomi qui ad inaugurare i 13 chilometri di questa ferrovia. Io nulla temo, perchè in tutte le cose della vita bisogna fare i primi passi, e perchè le nazioni risorgenti vanno all'apogèo, non al perigèo.

Rispondo all'on. Polvere che, quando sorgessero pericoli, non tema; non c'è Governo di Sinistra, come di Destra, che non faccia il suo dovere.

Queste catene, che legavano l'Italia nella sua servitù, la legano ancora. Poichè esse, svolte dal patriottismo e dall'industria in reti di ferro, rilegano in una catena sola tutti gl'Italiani: quella formata di fede, di speranza, di amore.

In ultimo ha risposto al Ministro il comm. Celestino Bianchi, in nome della Società delle ferrovie Meridionali.

Risaliti in treno, gl'invitati fecero una corsa di prova oltre Pietralcina, e quindi alle 2 sono tornati a Benevento.

Ferrovia Napoli-Pomigliano-d'Arco. — Nell'ultima seduta, il Consiglio provinciale di Napoli trattò della linea Napoli-Pomigliano d'Arco.

Il consigliere Pagliano sostenne che si mettesse alla pubblica gara la linea suddetta.

Respinta però tale proposta, il Consiglio concesse la linea ai signori d'Ajout e Amilhau, concessionarii delle altre linee della provincia di Napoli e di quella di Terra di Lavoro. (V. *Informazioni particolari*).

Fu votato in seguito quest'ordine del giorno;

« La Deputazione provinciale è autorizzata a chiedere al regio Governo la concessione della ferrovia Napoli-Somma-Nola, stanziando nella parte passiva del bilancio la somma occorrente per la costruzione di detta linea, e stanziando nella parte attiva la somma equivalente ai sussidii che vengono concessi per legge. Rimane pure incaricata di sub-concedere la costruzione e l'esercizio all'autore del progetto approvato dal regio Governo, purchè quest'autore consenta a tutte quelle condizioni che varranno a tutelare nel modo più scrupoloso gli interessi della Provincia. E la domanda della concessione sarà avanzata dalla Deputazione, dopo aver preso i preliminari accordi col sub-concessionario ».

Ferrovia di Arezzo. — Scrivono da Arezzo alla *Nazione*:

Nei giorni 28 e 29 agosto vi fu adunanza in Città di Castello della Deputazione amministrativa del Consorzio per giudicare quale delle quattro Società, che domandavano la subconcessione ed esercizio della linea, meritasse la preferenza, e quindi rimetterne entro il 5 corrente analoga relazione ai singoli rappresentanti dei Comuni consorziati.

Dissuggellaii i pieghi contenenti le varie proposte, ed aperta su queste la discussione, furono rigettate le offerte fatte dalle Società Schanzler e Prunieau. Posta di poi a partito la scelta definitiva della Società, il barone Dulfus raccolse sette voti; il sig. Sheibner ebbe due voti.

Fra le altre condizioni, che pongono al sicuro le Amministrazioni consorziate da qualunque rischio, la Deputazione impone al barone Dulfus le seguenti:

‘ 1. Effettuare, prima del 15 corrente, il deposito di un milione a garanzia degli impegni che si assume verso il Consorzio.

2. Iniziare i lavori entro il corre anno e compierli in anni tre.

Incaricrto di redigere la relazione fu il comm. Fabbri.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino è convocato pel 12 corr., per trattare, fra gli altri, dei seguenti oggetti:

1° Autorizzazione a contrarre un mutuo passivo sino alla concorrente di L. 500 mila, da ammortizzarsi in anni 30, a quelle migliori condizioni che si possano ottenere dagli Istituti di credito, al fine di far fronte alle spese ferroviarie; e coll'avvertenza che il mutuo non verrebbe ritirato se non in ragione dei pagamenti da farsi, valendosi, per quanto possibile, dei fondi materiali di cassa.

2° Osservazioni dei signori Bozino, Leosini ed Osorio sulla deliberazione del Consiglio provinciale in ordine alla concessione delle linee di *tramways* Torino-Leynì-Feletto, Torino-Settimo, Rivarolo-Cuorgnè, Rivarolo-Castellamonte, e riproduzione di domanda relativa per parte dell'ing. Perincioli.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Milano. — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 5 corr., ha preso le seguenti deliberazioni:

Sulla proposta per concessione alla Società anonima degli omnibus, dell'impianto ed esercizio di *tramways* lungo il viale di circonvallazione, dopo brevi considerazioni dei consiglieri *Bassi* e *Venini*, viene approvata la deliberazione proposta dalla Deputazione provinciale, con cui si ammette la concessione fatta dal Comune di Milano alla Società anonima degli omnibus per l'impianto ed esercizio del detto *tramway* a cavalli.

Sulla proposta per un concorso della Provincia nelle spese per gli studii della linea ferroviaria per Arona ed Ornavasso pel valico del Sempione, il cons. *Formentini* sollevа qualche obbiezione; in proposito alla quale rispondono i consiglieri ing. *Bianchi*, *Villa Pernice*, *Bianchi Giulio*, della Deputazione, ed i consiglieri *Mussi* e *Cansi*, il quale ultimo raccomanda alla Deputazione di studiare se sia il caso di aprire trattative con le altre Provincie interessate. Si conchiude approvando le seguenti proposte: 1° di acconsentire al Comitato suddetto il domandato concorso nella metà delle L. 15,000 preventivate per gli studii di una ferrovia fra Arona ed Ornavasso, ritenuto che l'altra metà della suddetta somma venne già assunta a carico del Municipio di Milano.

2° Di interessare vivamente il Ministro dei lavori pubblici perchè voglia riconoscere in massima l'opportunità d'acconsentire a tenere affatto indipendenti fra di loro le due linee ferroviarie incrociantisi Novara-Pino e Milano-Arona, e far in modo che l'esecuzione della Stazione di Sesto Calende abbia ad essere tale da conservare impregiudicata la questione avvenire di una comunicazione diretta e senza discontinuità d'esercizio fra Milano ed Arona.

Successivamente, dopo breve discussione, viene accettata la deliberazione, con cui si autorizza la Deputazione ad accordare, quando il ponte sul Ticino a Sesto Calende, per la ferrovia Novara-Pino, venga anche costrutto ad uso del carreggio ordinario, un concorso della Provincia nella relativa spesa, non superiore all'importo della quarta parte della maggiore spesa occorrente per adattare il ponte al doppio uso, oltre alla metà della spesa per l'accesso al ponte da Sesto Calende. La somma necessaria pel pagamento di tale concorso verrà stanziata nel bilancio preventivo dell'anno 1883.

Riguardo alla domanda presentata dal sig. Vancamps ed intesa ad ottenere dalla Provincia un sussidio per costruzione di ferrovie, il Consiglio, sulla proposta della propria Deputazione, delibera:

1° Il sussidio accordato colla deliberazione 4 aprile 1880 sarà pagato anche quando sieno oltrepassati i limiti di pendenze ed i raggi delle curve in essa stabiliti, purchè le pendenze non sieno mai superiori al 16 per mille, ed i raggi delle curve non sieno mai inferiori a metri 250;

2° Non è accordato sussidio per la costruzione della ferrovia Saronno-Mendrisio.

Ferrovie nella provincia di Como. — È giunto a Como il comm. Imperatori, ispettore del Genio civile, per intraprendere, per ordine del Ministero al quale dovrà fare analoga relazione, l'ispezione sul luogo dei tracciati delle ferrovie Como-Malnate, Varese-Laveno, Saronno-Malnate e Saronno-Mendrisio.

È questo (dice il *Sole*) il principio della realizzazione di un gruppo di linee ferroviarie, così ardentemente reclamate dai bisogni della parte occidentale della provincia comasca.

Tramways nella provincia di Vicenza. — Al Consiglio provinciale di Vicenza, nella seduta del 5 corr., la Deputazione propose la nomina di una Commissione speciale (di 3 membri) per io studio, insieme alla Deputazione predetta, di alcuni progetti di *tramways* da costruirsi nella provincia, e per la proposta del relativo piano finanziario.

Scola raccomandò che la Commissione si informi di quanto è avvenuto nelle altre provincie circa i *tramways*, e della spesa che questi importarono.

La proposta della Deputazione fu approvata, e la commissione risultò composta dei sig. consiglieri Sartorio, Donati e Pasetti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi — Con decreto del 24 agosto p. p., il Presidente della Repubblica, sulla proposta del Ministro della marina e delle colonie, approvò la Convenzione conchiusa il 18 mese stesso tra il Governatore della Cocincina (in seguito alla deliberazione di quel Consiglio coloniale in data 22 settembre 1880), ed il sig. Pietro Francesco Enrico Joret, ingegnere costruttore di Parigi, deliberatario all'asta tenuta l'8 agosto suddetto, per la costruzione di una ferrovia da Saïgon a Mytho, passando per o presso Cho-lon e Tan-au, sulla strada attualmente in costruzione da Saïgon a Mytho.

La concessione è fatta a spese, rischio e pericolo del detto ingegnere-costruttore, che si assume pure l'esercizio della linea, per una Società da costituirsi.

Però, durante la concessione (99 anni), il Consiglio coloniale garantisce al sig. Joret il reddito minimo netto annuale di fr. 3,852.50 per ogni chil. della linea in esercizio, cioè l'interesse del 5.55 per cento sul capitale di primo impianto calcolato in 67,000 franchi.

Disastro ferroviario in Francia. — Un grave disastro è accaduto la mattina del 5 corr., alle ore nove e mezza, sulla ferrovia di Paris-Lyon-Méditerranée nella Stazione di Charenton. Il treno omnibus 584, giunto da Corbeil e fermo nella Stazione, fu urtato dal treno espresso n. 10, *rapide*, che veniva da Marsiglia.

La macchina di questo treno penetrò nell'ultima carrozza del treno omnibus, e la polverizzò letteralmente. Altre vetture furono fracassate, e i viaggiatori, che esse contenevano, schiacciati. Sedici persone restarono morte sul colpo, e i loro cadaveri furono deposti sotto una tettoia della Stazione.

I feriti sono in maggior numero, e per la maggior parte colpiti gravemente. Essi vennero ricoverati nella farmacia all'ospedale di Charenton, o in famiglie private: alcuni vollero raggiungere Parigi in vettura, ma una donna morì per istrada; cosicchè il numero dei morti conosciuti arriva a 17.

Una delle vetture spezzate era occupata dalla Società corale di La Ferté-d'Alais, ed è appunto fra questa società che si trova la maggior parte dei morti.

Nessuno dei viaggiatori, nè del personale di servizio del treno diretto, nel quale si trovava pure il fratello del re di Siam, ebbe a soffrire dall'urto.

Sembra risultare dalle prime ricerche che l'accidente debba attribuirsi ad un falso segnalamento.

Ferrovie russe. — Annunciasi da Pietroburgo alla *Neue Freie Presse*, che il Ministro dei lavori pubblici ha ordinato gli studi per una seconda ferrovia strategica fra le linee Pietroburgo-Varsavia e quella Varsavia-Terespol.

La nuova linea toccherebbe la città di Siedlec e abbrevierebbe la distanza tra la fortezza di Brest, Litowsk e Iwangorod.

Ferrovie turche. — Un telegramma dell'*Agenzia Reuter* da Costantinopoli dice che gli ambasciatori inglese e tedesco hanno mosso delle rimostranze alla Porta riguardo allu domanda del barone Calice, rappresentante austro-ungarico, per la congiunzione delle ferrovie turche e serbo-austriache.

Credesi che l'*iradè* necessario sarà firmato entro questa settimana, se nuovi indugi non sopravvengono.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nell'*Opinione* del 4:

Abbiamo visto esposto al pubblico un progetto di piano regolatore per la città di Roma dell'architetto cav. Vincenzo Martinucci.

Nel progetto vediamo tracciate delle lunghe e grandi strade, che legherebbero i punti più importanti della città, come il fiume Tevere, l'Esedra di Termini, il Campidoglio, il Quirinale, il Vaticano, ecc.

Dall'Esedra di Termini, posta nella parte alta e nuova della città ed a contatto della Stazione ferroviaria, si apre la grande strada detta via Nazionale, che si protrae fino alle falde del Campidoglio, alle quali mette pur capo l'altra via del Corso. È all'incontro di queste due grandi arterie che il Martinucci ha ideato l'accesso al Campidoglio.

Dalla Esedra stessa si staccherebbe, secondo il progetto, un'altra grande arteria fino alla Basilica Vaticana, in modo da collegare il Quirinale, il Pantheon, il Circo Agonale, ecc.; ed offrirebbe, lungo il suo percorso, dei punti di vista a quanta vi ha di più importante e monumentale nella nostra città, non avendo per di più tralasciato di studiare la maniera di dare un aspetto più grandioso al palazzo del Quirinale, proponendone l'ingradimento con la fronte verso la città.

Dovendosi in un'epoca prossima sistemare il quartiere dei Prati di Castello, si sono qui progettate strade ed isolati, con una sistemazione della fronte verso il nuovo quatiere.

In fine, dalla Esedra è tracciata una terza arteria, diretta all'Anfiteatro Flavio, tanto che, dato che il monumento da erigersi al Re Vittorio Emanuele si avesse a collocare nella piazza dell'Esedra, il monumento stesso sarebbe veduto dall'Anfiteatro Flavio, dal Campidoglio e dalla Piazza Vaticana.

Ciò che più colpisce nel progetto è il considerare quali e quante difficoltà si incontrino nella nostra città, convenendo rispettare tanti monumenti sacri e profani; ma l'autore del piano regolatore le ha superate, tanto che, vincendo con lievi declivii le altezze altimetriche, nulla di artisticamente interessante avrebbesi a demolire.

Il progetto merita d'essere preso in considerazione.

Canale Casalese. — La *Gazz. Uff.* del 29 agosto p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 6 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla seguente Relazione a S. M.

« Per effetto della sentenza 13 maggio 1881, emanata dalla Corte d'appello di Casale, l'Amministrazione demaniale è stata obbligata ad eseguire senza indugio la costruzione di un canale, che porti direttamente nel Po le acque del cavo basso Casalese.

« L'esecuzione di tale opera, resa urgente dalla citata sentenza, è altresì consigliata dall'interesse stesso della Amministrazione, dappoichè verrebbe diversamente compromesso l'esercizio del canale Casalese, colla conseguente perdita del prodotto di varie dispense di acqua come forza motrice.

« Sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici il relativo progetto d'arte, compilato dall'Amministrazione dei Canali Cavour, fu riconosciuto meritevole d'approvazione.

« Ma, per provvedere nel corrente anno all'inizio e relativo pagamento dei lavori stabiliti nel detto progetto d'arte, non si hanno fondi in bilancio, essendo totalmente impegnati per altre imprescindibili occorrenze quelli inscritti al capitolo n. 79, *Materiale, indennità e spese diverse, Amministrazione dei canali riscattati*, del bilancio del tesoro pel 1881.

« Rendesi quindi manifesta la necessità di valersi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge sulla Contabilità generale; e perciò il riferente, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento della somma di L. 20,000 dal fondo per le *Spese impreviste*, da portarsi in aumento al capitolo n. 79 surriferito ».

(Segue il R. Decreto da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge).

Servizio postale. — Leggesi nel *Giorn. di Vicenza:*

La Direzione generale della Posta, accogliendo una bella proposta del sig. Alessandro Paganelli-Zicavo, ha permesso nell'Ufficio di Vicenza *il Casellario automativo per i privati.*

Che cosa è questo?

Si sa cosa sono i *casellisti*: privati, i quali, mediante una piccola tassa, hanno riservata per loro, nell'Ufficio di distribuzione postale, una determinata *casella*.

Ma, a rendere più utile, più pratico, più sollecito cotesto beneficio ai casellisti, il sig. Zicavo ha proposto il *Casellario automatico.* Questo si porrà nell'atrio della Posta, con tanti numeri quanti sono i casellisti. Il casellista avrà la sua chiave, corrispondente al proprio numero; e potrà in qualunque ora, e senza perdere un sol minuto di tempo, andare alla Posta, aprire da sè il suo cassetto, portarne via le sue lettere, le sue stampe, i suoi giornali.

È un sistema che in Italia si attua a Vicenza per la prima volta — e in tutta Europa crediamo che non abbia se non qualche esempio nella Svizzera — un sistema pieno di comodità.

Il nostro Municipio ha aiutato notabilmente la cosa, assumendosi con lodevole premura la spesa del Casellario.

Prodotti telegrafici. — Il lavoro totale dei telegrafi in tutti i compartimenti del regno, durante il primo semestre di quest'anno, è rappresentato da 13,049,040 telegrammi; vi fu un aumento sullo stesso periodo dello scorso anno di 918,875 dispacci.

Gli incassi totali degli Ufficii ammontarono a lire 4,589,306,08.

Le tasse per telegrammi governativi a pagamento immediato o differito ascendono a L. 445,744,25, e il valore dei telegrammi governativi spediti in franchigia fu di lire 1,081,352,90.

Dai risultamenti delle contabilità colle altre Amministrazioni straniere rilevasi che il credito dell'Italia ascendeva a L. 1,651,696,63, e il debito a L. 1,563,094,86.

Illuminazione elettrica di fari. — Si ha intenzione di introdurre in tutti i fari delle coste della Francia l'illuminazione elettrica, ed i segnali sonori in tempo di nebbia. Su 46 fari, quattro hanno già degli apparecchi d'una grande potenza, e sono i due de la Hève, del capo Gris-Nez, e del Planier. Si tratta di applicare agli altri 42 il medesimo sistema. La spesa si valuta a 7 milioni di lire per l'illuminazione elettrica, e ad un milione per le trombe a vapore pel tempo della nebbia. Questo sistema si usa già in Inghilterra e in America. La prima applicazione sarà fatta pei fari di Dunkerque, Calais, Gris-Nez e il doppio faro della Conche.

Nel progetto si fa osservare che la spesa, relativamente piccola di 8 milioni, assicura un capitale immenso rappresentato da circa 200 mila navi, che frequentano in media annualmente i porti commerciali della Francia.

Timone elettrico. — *La Lumière Electrique* annunzia che in Inghilterra è stato inventato un timone elettrico, destinato a far muovere le navi. Tale apparecchio è stato provato in questi giorni su un vapore che andava da Londra a Glasgow. Esso ha per iscopo di sopprimere il timoniere e di far manovrare il timone dallo stesso compasso.

La rosa del compasso porta un indice metallico, che si pone tosto sulla direzione della via da seguire; da ciascuna parte di questo indice, a un grado di distanza, si trova un gancio metallico, e ciascuno di questi ganci è unito ad un semplice elemento Daniell; e quando la nave devia soltanto di un grado dalla sua strada, sia da una parte, sia dall'altra, l'indice va a toccare uno dei ganci.

Ne risulta la produzione di una corrente positiva o negativa, che fa agire, in un senso o nell'altro, un apparecchio idraulico che mette in moto il timone.

Questa curiosa invenzione non è presentemente che allo stato di prova; ma se essa potesse dare dei buoni risultati in caso di burrasche, sarebbe certamente utilissima.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero nella scorsa settimana mercato che si potesse dire importante, ma resistettero abbastanza bene alla corrente dominante, poco propizia al sostegno. Epperò le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 471 al 472, e chiusero a 471.

Le Obbligazioni relative mantennero il prezzo di 284.50; i Boni quello di 537.

Le Sarde, della serie A, quasi nominali, si quotarono a 281.50; le altre, della serie B, a 277.50; le nuove a 284.50; le Sarde di preferenza a 216; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 286 e 287; quelle di seconda emissione a 281.50; le Meridionali Austriache richieste a 289, benchè ribassate a Parigi; le Centrali Toscane a 465; le Pontebbane a 450.

Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero a 145.

A Parigi, le Azioni Lombarde quotate a 322; le Obbligazioni a 286 e 288. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele ebbero denaro a 290.

Le Azioni Ferrovie Comane a 140 e 141; le Obbligazioni a 337.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Novara — Dalla Direzione generale del Debito pubblico fu emanata la distinta delle 139 Obbligazioni, da lire 320 cadauna, della Ferrovia di Novara, il cui servizio venne assunto dal Tesoro dello Stato in forza dell'articolo 12 della Convenzione 20 giugno 1865, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587 (legge 1° aprile 1869, n. 4983), comprese nella 24ª estrazione annuale, che ha avuto luogo in Roma il 30 agosto 1881 (in ordine progressivo).

75	641	714	841	941	972	1053	1114
1288	1378	1387	1498	1682	1724	1911	1983
2387	2449	2529	2589	2636	2867	2688	2965
2984	3016	3054	3256	3263	3395	3496	3623
3797	4026	4128	4196	4260	4270	4878	4881
5039	5085	5258	5338	5341	5418	5141	5466
5540	5741	5823	6166	6289	6341	6494	6579
6618	6623	6828	6956	7025	7031	7385	7397
7589	7695	7700	7723	7788	7830	8038	8563
8587	8628	8662	8683	8779	9072	9109	9167
9168	9236	9259	9388	10097	10133	10161	10271
10436	10603	10636	10795	10841	10948	10965	10972
10977	11323	11361	11661	11754	11775	11990	12223
12378	12512	12641	13683	12810	12823	12910	12951
13093	13341	13583	13759	13786	13864	13938	14041
14075	14119	14141	14386	14482	14638	14803	14864
15013	15099	15106	15134	15372	15540	15647	15823
15859	15904	15956					

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo, a cominciare dal 1° ottobre p. v., mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scadente il 1° ottobre (dal 51 al 120 inclusive).

Ferrovia Vittorio Emanuele. — Dalla Direzione medesima venne pure emanata la distinta dei numeri delle 1412 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele, di L. 500 cadauna di capitale, estratte in Roma il 31 agosto 1881 (in ordinr progressivo).

Dal N.	201	al N.	300	Obbligazioni	N.	100
»	4,401	»	4,500	»	»	100
»	27,901	»	28,000	»	»	100
»	95,801	»	95,900	»	»	100
»	101,301	»	101,312	»	»	12
»	126,901	»	127,000	»	»	100
»	130,301	»	130,400	»	»	100
»	206,801	»	206,900	»	»	100
»	243,101	»	243,200	»	»	100
»	243,801	»	243,900	»	»	100
»	266,701	»	266,800	»	»	100
»	289,001	»	289,100	»	»	100
»	405,501	»	405,600	»	»	100
»	441,901	»	442,000	»	»	100
»	446,701	»	446,800	»	»	100

Totale delle Obbligazioni estratte N. 1412

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietari, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre p. v. contro restituzione delle Obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre corr. aventi i numeri dal 37 al 45 inclusive.

CONVOCAZIONI

Società per la ferrovia d'Ivrea — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 16 corr. in sede sociale (via Bogino, 25), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione dei conti, per le elezioni di due membri del detto Consiglio e di 5 del detto Comitato, e per la estrazione a sorte di 39 azioni da ammortizzare col 1° gennaio 1882.

Società della tramvia di Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 18 corr. Torino, in Saluzzo (Stazione della tramvia), pel rendiconto sull'andamento sociale dal 26 ottobre 1880 al 30 agosto 1881, per ratifica della vendita di 70 azioni sociali e della deliberazione circa il servizio di cassa alla Banca di Savigliano; per la nomina dell'intero Consiglio di amministrazione e di 3 censori, e per deliberazioni di massima sulla diramazione Piasco-Venasco.

Avvisi d'Asta

Il 12 corr., presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un tronco d'argine di collegamento delle nuove arginature sulla destra sponda di medio Tagliamento colle inferiori del basso Tagliamento fra Pojana e Malafesta, parte nel Comune di Morsano (provincia di Udine) e parte nel Comune di S. Michele al Tagliamento (prov. di Venezia), in diminuzione dell'importo di L. 56,960, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del Po fra la strada del Mulcantone e la borgata di Mortizza, per la presunta somma di L. 49,040. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'imbancamento con diaframma di un tratto dell'argine destro di Secchia detto Borghe ed Imperiata, in Comune di Quistello, in diminuzione della somma di L. 38,749.10, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 50 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera idem.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Viterbo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari nella piazza di Viterbo durante il triennio 1882-84. per la complessiva somma di L. 12,000. Deposito cauzionale L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione. mediante rialzo, ingrosso ed imbancamento con diaframma, di un tronco dell'argine destro di Po in golena di Tabellano, in Comune di Suzzara, per ta estesa di m. 1249.50 e per il presunto importo di L. 48,180.20. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 1500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000 idem.

— Il 15 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un tronco a sezione ridotta della strada obbligatoria consortile Cotrone Savelli, compreso dalla *Cona del Padre Eterno* alla *Torre del Passo*, della complessiva lunghezza di chil 14.832, in diminuzione dell'importo di lire 13,224, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Benevento, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del nuovo Corso, pel tratto dall'Arco del Pontile al Corso Vittorio Emanuele, in diminuzione della somma di lire 129,561.76, così ridotta pel ribasso gia offerto. Lavoro da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 30,000 in conto lacori.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 1ª sezione, durante il triennio 1882-84, per il complessivo importo di lire 86,700. Deposito cauzionale L. 8,670 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà pure l'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 2ª sezione, durante il detto triennio, per la complessiva somma di L. 114,600. Deposito cauzionale L. 15,160 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro di Po, dall'abitato di Casalmaggiore fino al confine mantovane, della lunghezza di m. 6104, per il presunto importo di L. 51,433. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 2600; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettuoa di Ferrara, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione dei froldi Ubaldini e Scoaro a destra di Po, della complessiva lunghezza di m. 1012, per il presunto importo di L. 54,600. Lavori da eseguire entro 100 giorni della consegna. Deposito interinale L. 2,800.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di due tronchi di strada comunale obbligatoria: uno della lunghezza di m. 1373.67, che dall'abitato di Stella Cilento mette al confine di Omignano; l'altro della lunghezza di m. 2381.70, che da Stella Cilento mette alla frazione di S. Giovanni, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 39,679.94, così ridotto pel ribasso già offerto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sottobanca con diaframma e rialzo di banca nel tratto d'argine destro di Po al froldo Sabbionello-Lagomoro-San Giovanni, in Comune di Quingentole, per il presunto importo di L. 84,970. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 5000 in contanti o aendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 75 vagoni chiusi, HBF, per le Ferrovie dell'Alta Italia, e d'una caldaia di circa 18 T pel piroscafo *Luni* della R. Marina.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 1° settembre 1881, N. 204.

STRADE FERRATE ROMANE

Ai termini della odierna deliberazione consigliare il dì 28 del prossimo mese di settembre, a ore 9 antimeridiane, e giorni successivi, occorrendo, sarà eseguita pubblicamente, in una sala del palazzo della Direzione generale, posto sulla Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, l'estrazione a sorte delle appresso cartelle di Azioni e Obbligazioni:

N. 90 Cartelle di Azioni.
» 78 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 26 idem » B
» 261 idem » C
» 373 idem » D, ossia D_1
» 485 idem » D_2

della già Società delle *Strade Ferrate Livornesi*, il capitale delle quali sarà pagato ai possessori a cominciare dal dì 2 gennaio 1882.

N. 13 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 37 idem » B
» 39 idem » C

della già Societá della *Strada Ferrata Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, le quali, a cominciare dal 2 gennaio 1882, verranno rimborsate con L. 672.52 ciascuna, delle quali L. 500 per capitale e 172.52 per premio, al netto quest'ultimo di L. 27.48 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ecc.

N. 51 Cartelle di Obbligazioni dell'Imprestito contratto dalla già Società *Lucca-Pistoia* nel 1856
» 25 Dette come sopra nel 1858
» 59 Dette delle 16,548 emesse dalla già Società delle *Strade Ferrate Livornesi* il 1° marzo 1860 per resto e saldo del prezzo d'acquisto della *Strada Ferrata Lucca-Pistoia*, le quali in ordine ai rispettivi istrumenti ed al Regio Decreto del dì 10 febbraio 1860, esser debbono rimborsate il 1° marzo 1882.

Firenze, 25 *agosto* 1881.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di muraglioni di sostegno e gallerie di scolo alla frana dei Volumni, lungo la linea Foligno-Terontola, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il dì 1 corr. al N. 4474 ed al quale sono uniti 2 disegni, sarà ostensibile dal dì 5 andante nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2.a Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 3000 in denaro, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 17 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per i lavori di consolidamento alla frana dei Volumni.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 31 Agosto 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Sue e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Sue, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways*.

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 14 Settembre 1881. N.° 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

I.

Abbiamo in altro numero accennato alla Relazione sull'inchiesta ferroviaria, compiuta dagli on. Brioschi e Genala, a noi pure comunicata, e promettemmo occuparcene con quella ponderazione che merita un documento tanto importante. Oggi, infatti, incominciamo a farne un diligente esame, esponendo le proposte della Commissione ed il nostro avviso intorno alle medesime.

Nel 1878, allorquando scadeva il termine durante il quale la Società della Südbahn si era assunta di fare, per conto del Governo italiano, l'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, il Ministro dei lavori pubblici si trovava, vincolato da una parte dall'art. 4° della legge del 1876, che l'obbligava ad affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata; dall'altra dalle Convenzioni stipulate nel 1877 dal ministro Depretis, presentate al Parlamento, ma non state peranco discusse, e nemmeno esaminate negli Uffici della Camera.

In tale condizione di cose, era affatto impossibile studiare, lì per lì, un nuovo progetto di riordinamento delle nostre ferrovie: dovevasi di urgenza pensare all'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, rifiutandosi la Südbahn di continuarlo per conto dello Stato.

L'on. Baccarini deliberò allora di proporre che il Governo esercitasse direttamente le linee riscattate colla Convenzione di Basilea, e fu nominata una Commissione parlamentare col mandato di esaminare le Convenzioni applicate e stipulate, e di esprimere il suo avviso intorno al nuovo assetto da darsi alle ferrovie del Regno.

Non era la prima volta che il Parlamento nominava una Commissione per istudiare un problema d'interesse generale pel paese; eppure, al sorgere di questo nuovo consesso, si ebbero poco benevole parole a suo riguardo. Alcuni, i più scettici, riponendo poca fiducia nei lavori collettivi, asserivano che la Commissione non avrebbe mai finito il suo còmpito; altri, che non sarebbe arrivata a nessun risultato pratico. E non mancarono giornali che condannarono un lavoro non ancora incominciato, cosa non nuova, del resto, nè in Italia, nè fuori.

Tanti timori si appoggiavano in parte sugli esempi passati; giacchè ancora fresca era la memoria dell'Inchiesta industriale, la quale servì quasi esclusivamente a talune persone che la condussero; e l'inchiesta sulla Sardegna, la quale non diede che la splendida Memoria del Sella sulle miniere sarde, non avendo ancora compiuta la sua Relazione, affidata all'on. Depretis.

La Commissione per l'inchiesta ferroviaria smentì però tutti questi timori, e diede un lavoro che fa grande onore e sarà grandemente utile al nostro paese.

In Italia era la prima inchiesta ferroviaria che veniva ordinata dal Parlamento; mancava quindi ogni esempio a cui ispirarsi; e non solo da noi, ma anche all'estero, giacchè da nessun Governo venne mai affidato ad una sola Commissione un mandato tanto vasto, quale quello portato dalla legge dell'8 luglio 1878.

Le inchieste francesi furono sempre parziali. Quella del 1863, presieduta da Rouher, e di cui fu relatore Chevalier, ebbe più che altro l'incarico di studiare le condizioni tecniche (nel senso più largo della parola) dell'esercizio; quella del 1877, di studiare le modalità per la costruzione delle linee che dovevano costituire il *troisième réseau*.

Le inchieste inglesi del 1866-1872-1877 si limitarono tutte a questioni di puro esercizio; e soltanto qua e là

si trovano esposte idee isolate intorno alla funzione delle Ferrovie in relazione agl'interessi generali del paese.

Delle inchieste germaniche, la principale, quella del 1873, non trattò che delle tariffe, della loro determinazione, e del modo con cui stabilirle, in rapporto alle tasse governative ed alla concorrenza delle ferrovie straniere. L'ultima inchiesta americana, nel 1878, non era ancora compiuta, e soltanto l'anno scorso pervenne il volume contenente la Relazione.

Come si vede, il campo era vergine per l'Italia, e bisognava ideare e tracciare la strada da tenersi ed il modo col quale percorrerla.

La Commissione, presieduta da un uomo d'intelligenza superiore, di coltura straordinaria e di non comune fermezza, compì tutto il suo lavoro, oseremmo dire, destando meraviglia in tutte le persone che si interessano delle nostre ferrovie.

Elaborò dapprima un questionario, in cui si raccolsero tutti i problemi attinenti all'esercizio ferroviario; distribuì largamente tale questionario, affine di raccogliere il materiale sul quale meditare; si fece mandare da tutti i nostri Ambasciatori all'estero le pubblicazioni riguardanti le ferrovie; tenne numerossime sedute private e pubbliche nelle principali città; e poscia, accumulato tanto materiale, si accinse ad ordinarlo e quindi a studiarlo. Dopo di che, in una serie di conferenze tenute a Firenze, deliberava intorno al modo di dare un assetto definitivo alle nostre ferrovie, ed incaricava le due distinte personalità sovrannominate, gli on. Brioschi e Genala, per tradurre in apposita Relazione tutto quanto era stato deliberato.

E la Relazione finalmente comparve, corredata da sei volumi, in cui sono *condensati* tutti i materiali raccolti, disposti in guisa da formare come un'esposizione ordinata e metodica di tutte le ragioni che possono dirsi pro e contro ogni questione ferroviaria, dalla più ardua alla più semplice e comune.

La Relazione ha un pregio grande dal lato tecnico, per tutto quanto contiene, per la storia che fa delle nostre Ferrovie, per le argomentazioni intorno all'esercizio privato e governativo, per le proposte fatte, per i numerosi, abbondanti e razionali dati statistici raccolti.

E non minor pregio ha dal lato della forma. Avvezzi a leggere relazioni e documenti, nei quali, col pretesto di trattare di questioni tecniche, la forma è negletta e spesso scorretta, la mente si riposa sopra queste pagine, in alcune delle quali la forma raggiunge la purezza e bellezza di un'opera letteraria, e dove anche le più astruse questioni sono esposte con chiarezza e notevole eleganza.

Noi seguiremo passo passo tale Relazione, ma non coll'intendimento di esporre tutto quanto in essa si contiene: — il passato ed i giudizii su di esso, l'avvenire e la base su cui le proposte si appoggiano, — ecco i due punti sui quali maggiormente fermeremo la nostra attenzione.

Prima però di entrare in tale disamina, dobbiamo tributare la nostra lode, benchè fosse tarda e modesta, agli onorevoli Relatori, che si accinsero e compirono tanto importante e grave lavoro, ad onore loro, ma più ad onore e vantaggio del paese.

LE FERROVIE D'ACCESSO AL GOTTARDO
NOVARA-PINO e GALLARATE-LAVENO

Fra le linee stabilite dalla legge sul completamento della rete ferroviaria del Regno, occupano un posto ragguardevole le due linee Novara-Pino e Gallarate-Laveno, destinate a collegare, attraverso alla Galleria del S. Gottardo, i porti del Mediterraneo e dell'Adriatico colla Germania occidentale e colle plaghe bagnate dal Mare del Nord. Non riuscirà quindi superfluo o sgradito ai lettori del *Monitore*, che pubblichiamo alcuni ragguagli, mandatici da un nostro egregio amico, sullo stato d'avanzamento dei lavori di queste due ferrovie.

La linea Novara-Pino, per la quale, come è noto, fu prescelto il tracciato detto *lacuale*, che costeggia la sponda sinistra del Lago Maggiore, si stacca alla Stazione di Oleggio dalla linea in esercizio Novara-Arona, e, percorrendo gli altipiani morenici, che da quell'abitato scendono al Ticino, raggiunge ed attraversa questo fiume a Sesto Calende, in prossimità al ponte provvisorio attuale.

Di là, gira con sentita curva lungo il tratto di sponda in cui il lago si tramuta in fiume; e la risale verso settentrione, percorrendo la pianura, che dai colli del Cucchino, di Taino e di Cadrezzate, scende con dolce pendio al lago; ed attraversando nel cammino i numerosi corsi d'acqua che portano al lago medesimo gli umori della pianura, dei colli che la fiancheggiano da sud a nord, e dei piccoli laghi, che frequenti bagnano la plaga fra il lago di Varese ed il Lago Maggiore.

Da Monvalle a Laveno, la ferrovia percorre ondulate pianure e colline; e attraversato in lunga galleria il colle di Mombello, valica l'ampia pianura del Boesio, e questo fiume che l'ha formata; ed addentrandosi al di là di esso ed oltre l'abitato nella gigantesca mole calcare-silicea del Sasso del Ferro, che fiancheggia, alle spalle di Laveno, la valle del Boesio allo sbocco nel lago, esce all'aperto sulla sponda di esso, al di là di una falda di roccia franta e sconnessa da fenditure verticali, che la natura e gli uomini concorrono ad intaccare e distruggere.

Da questo punto la via ferrata, quasi a compenso ed a riposo del malagevole percorso compito, s'adagia facile sopra la falda verdeggiante, che forma sponda al lago, e ne percorre sinuosa le ondulazioni da Caldè a Porto-Valtravaglia ed a Germignaga, attraversando in galleria i promontorii di roccia, che a Caldè ed a Punta Lavello sembrano protendersi nelle acque, repellenti o sciolte naturali, destinate a tutelare le sponde contro le ire eventuali delle acque medesime.

Dopo Germignaga, attraverso il quale abitato è tracciata la via, la linea ferrata valica la Tresa, ampio e ragguardevole corso d'acqua scendente dal lago di Lugano, e percorre la vasta pianura formata da questo fiume: pianura ricca di vegetazione e di vita, popolata da caseggiati e da importanti opificii di ragguardevoli industrie. In questa pianura, sulla quale è collocato, prossimo alla sponda del lago, l'abitato di Luvino, viene collocata la Stazione internazionale, nella quale si collegheranno i servizii di esercizio e di dogana della Svizzera e dell'Italia.

Oltrepassata questa pianura, la via attraversa in galleria il colle, che s'innalza alle spalle di Luvino, ed esce all'aperto verso il lago, al di là di quest'abitato, sulla falda dirupata e sinuosa, che gli forma sponda fino al confine.

In questa tratta, lunga circa 15 chilometri, la linea, mantenendosi ad altezze ascendenti da metri 10 a metri 28 sul livello delle magre del lago (ad eccezione di una traversata interna nella pianura formata dal fiume Giona fra i due abitati di Maccagno, e di un'altra meno rilevante traversata nella valle e nell'abitato di Colmegna), corre a mezza costa flessuosa sulla dirupata falda di roccie granitiche che costituiscono la sponda. Sostenuta, a lago dappertutto, talvolta a monte, da opere importanti; solcante, con ragguardevoli manufatti, numerosi corsi d'acqua; ed attraversante, con lunghi sotterranei, frequenti ed ampii promontorii sporgenti nel lago, — la detta linea risulta costituita da una serie quasi continua di opere d'arte, di svariata importanza e misura, ragguardevoli tutte per entità e per difficoltà di esecuzione.

Da questo rapido cenno descrittivo, col quale abbiamo tentato di dare un'idea sommaria delle condizioni di ubicazione e di costruzione della linea, appare manifesto com'essa, facile e piana nella parte inferiore, diventi aspra e difficile in quella verso il nord. Ma anche là dove mancano gli appicchi di roccia, i corsi d'acqua importanti, la natura geologica dei terreni danno causa a ragguardevoli lavori; e l'intera linea da Oleggio al confine potrà annoverarsi fra le opere ferroviarie più ragguardevoli del nostro paese.

Undici tronchi d'appalto costituiscono la intera linea, ai quali corrispondono undici Imprese costruttrici, a cui ora si aggiungono quelle per le opere metalliche e pei materiali e meccanismi di armamento. E in tutti questi tronchi, già tracciati, espropriati e consegnati alle rispettive Imprese, provveduti quasi integralmente dei progetti per l'esecuzione delle opere tutte, il lavoro ferve in larga misura, con soddisfacentissima attività.

Nel 1° tronco, che si estende da Oleggio al Ticino, è meritevole di menzione la galleria di Varallo-Pombia, lunga m. 2,864.50, attaccata agli imbocchi e mediante 6 pozzi intermedii; dai diversi punti d'attacco sono escavati in complesso m. 1,964 di galleria di avanzamento, e le seguono davvicino le successive fasi di esecuzione. Fra i numerosi manufatti, che devono attraversare in questo tronco i valloni ed i corsi d'acqua, che solcano frequenti i depositi morenici di questa plaga, scendendo al Ticino, è degno di un cenno speciale il viadotto prossimo all'abitato di Pombia, di 8 arcate di m. 14 di luce ognuna, con pile dell'altezza media di m. 12. E questo manufatto, come i molti di minore rilievo, alacremente avviati dall'Impresa Podestà, sono in soddisfacente stato di avanzamento; come lo sono pure le altre gallerie ed i ragguardevoli movimenti di materie, da eseguirsi nel tronco stesso.

Il 2° tronco è costituito dal ponte sul Ticino, importantissimo manufatto a travate in ferro, a sezione trasversale tubulare, che dà passaggio a 2 binarii per la via ferrata, e, al di sopra di essa, alla strada nazionale del Sempione. La travata continua, lunga complessivamente m. 265, è ripartita da 2 pile in tre campate, delle quali la centrale ha la luce netta di m. 95, le laterali quella di m. 79. Le pile e le spalle, da fondarsi col sistema tubulare ad aria compressa, raggiungeranno colle fondazioni la profondità di m. 18 sotto la magra del fiume.

Le opere di questo manufatto, assunte ad appalto dall'Impresa Industriale Italiana, stanno eseguendosi contemporaneamente nelle officine di Castellammare e di Savona, nelle quali si allestisce la travatura; e nella località di ubicazione, dove sono intrapresi i lavori per l'affondamento dei cassoni di fondazione, ed è già in corso l'inchiodatura di uno di questi cassoni.

Il 3° e 4° tronco, che vengono appresso, non rimarchevoli per importanza eccezionale di opere, lo sono per la esecuzione di speciali provvedimenti di fondazione, che la natura dei terreni richiede per le opere murarie, essendo abbondanti, in questi terreni, le infiltrazioni d'acqua e le argille. Tuttavia le Imprese Giandana e Bonora, alle quali i detti tronchi sono affidati, hanno iniziato, con sufficiente slancio, i considerevoli movimenti di materie e le numerose opere d'arte, che devono attraversare i corsi d'acqua, i quali, come si disse, scendono numerosi nella plaga percorsa dalla ferrovia, dalle colline al Lago Maggiore.

Il 5° tronco, che da Monvalle giunge a Laveno, ed è costruito dalla Società Veneta di imprese e costruzioni pubbliche, comprende di rimarchevole una lunga e profonda trincea in contropendenza, allo imbocco della lunga galleria di Mombello; e la Stazione di Laveno, ragguardevole per l'ampiezza del piazzale e pel numero dei fabbricati, perchè destinata a fare il servizio di biforcazione delle due linee dirette al Mediterraneo ed all'Adriatico.

La galleria di Mombello, lunga m. 1,176.50, a pendenza tutta verso lo sbocco, con larghezza per via a 2 binarii, perchè cadente nel tratto di congiunzione fra le due linee, è lavoro di non lieve importanza e difficoltà, considerato il limite ristretto di tempo assegnato alla esecuzione. Vi è prescritta, allo sbocco, l'applicazione della perforazione meccanica, ed i meccanismi relativi, che si stanno collocando, funzioneranno fra un mese. All'imbocco, lo escavo è intrapreso mediante pozzi, ed a mezzo di una piccola cunetta a pendenza favorevole, scavata lungo tutta la trincea che precede l'imbocco.

La galleria di Laveno, sotterraneo lungo m. 2,935, da eseguirsi a foro cieco nel limitato spazio di 14 mesi, e che forma, si può dire, il lavoro del tronco 6° (perchè le opere esterne scompaiono a paragone dell'entità della esecuzione della galleria), ha costituito un arduo quesito per l'Amministrazione, la quale ha studiate e prescritte le modalità dettagliate di esecuzione; e lo costituisce oggidì per l'Impresa Nelli, che ha preso l'impegno di attuarle. Non è il lungo traforo del S. Gottardo o del Cenisio, ad ampia sezione per 2 binarii: è una modesta galleria di 3 chilometri, a sezione per una sola via; ma è lavoro da compiersi in ristrettissimo tempo, inferiore a quello finora ammesso per analoghi lavori. La galleria, che, almeno in tutto il cunicolo di avanzamento, deve scavarsi a perforazione meccanica ad aria compressa, ha già in esercizio, ad ognuno dei due imbocchi, un cantiere provvisorio di compressori, mossi da locomobili che danno forza a 3 perforatrici Ferroux.

Mediante queste, con un medio cammino giornaliero di m. 2.50, si sono compiuti finora, all'una ed all'altra bocca, m. 270 di galleria di avanzamento, alla quale dagl'im-

bocchi e da cantieri interni seguono davvicino le successive fasi di allargamento e di rivestimento.

A questi cantieri provvisorii, eretti dalla Amministrazione governativa per non lasciare trascorrere inoperoso il tempo occorrente all'appalto ed alla fornitura dei cantieri definitivi, stanno per sostituirsi ed aggiungersi questi definitivi, prescritti nel contratto, i quali saranno allestiti fra un mese. E con essi, forniti di motori della forza di 150 cavalli, potranno impiegarsi 8 perforatrici e raddoppiare l'avanzata attuale.

Il dovere di non abusare della ospitalità del *Monitore* non ci consente di dire in dettaglio, come dovremmo, di questo lavoro, del sistema prescritto allo scopo di ottenere un eccezionale acceleramento nello scavo e nelle fasi successive di esecuzione. Ci limiteremo ad accennare, che i risultati finora ottenuti con una installazione meccanica affatto provvisoria, danno ragione di ritenere che, accresciuta forza e sviluppo coll'applicazione dei meccanismi del cantiere definitivo, il lavoro avrà un avanzamento corrispondente alle previsioni della Dirigenza.

(*Continua*).

LA SOCIETÀ COOPERATIVA DI CONSUMO

FRA GLI AGENTI DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA IN TORINO

(*Fine — Vedi num.* 36).

L'ordinamento economico fin dal principio dell'istituzione formò oggetto di profondi studii per la molteplici forme, sotto cui può presentarsi il suo organismo. Riferendoci allo scopo della istituzione dianzi citato, cioè della compera all'ingrosso ai luoghi d'origine dei generi alimentari, della loro introduzione nei magazzini sociali, e della successiva loro distribuzione ai soci, si rileva tosto che, finchè trattavasi della prima operazione, all'Amministrazione non era difficile provvedere. Le difficoltà insorsero nell'attuazione del sistema delle prestazioni per la custodia, conservazione e distribuzione dei generi acquistati. Prima e spontanea idea nacque quella di stipendiare il personale necessario per tali mansioni, cioè per l'esercizio del Magazzino ad economia. Ma tale sistema, che forse in un limitatissimo numero di partecipanti potrà essere convenientemente apprezzato, si manifestò tosto, per lo sviluppo prevedibile a cui era destinata la Società, nella pienezza de' suoi inconvenienti, derivanti da ciò che, oltre al non esser provato il meno costoso (per la facile mancanza di saper utilizzare il personale, per l'assoluta improbabilità di continua e vigile osservazione), non mancava di lasciare scoperta l'Associazione dalle conseguenze facilmente derivanti da cattiva manipolazione o conservazione dei generi, ed anche da malversazioni. Si dovette quindi ricorrere al sistema d'esercizio *à forfait*, attualmente in pratica, come quello che, oltre ad essere di semplicissima effettuazione per la Società, pone questa al coperto d'ogni evenienza.

La base del funzionamento di tale sistema d'esercizio è la seguente. Un Magazziniere, dietro un compenso fisso percentuale sulle somme introitate, riceve in caricamento, e resta quindi responsabile di qualunque quantità e qualità di genere introdotto nel magazzino sociale. Deve, a tutte sue spese, provvedere alla prestazione della mano d'opera necessaria all'introduzione e susseguente distribuzione delle merci, al prezzo fissato dall'Amministrazione, versandone l'ammontare riscosso nella cassa dell'Associazione; alla buona manutenzione e conservazione delle merci durante il loro stazionamento nei Magazzini sociali; e rispondere di tutti gli ammanchi, cali naturali ed adulterazioni delle merci stesse. In una parola, all'atto della erezione degli inventarii che hanno luogo almeno una volta al mese, il valore rappresentato dalla rimanenza delle merci constatate, e l'ammontare delle somme giornalmente versate devono cumulativamente rappresentare il totale del caricamento addebitatogli. Le eventuali eccedenze vanno quasi per intero a favore dell'Associazione; le deficienze invece vengono subito pareggiate col trattenere al Magazziniere egual somma sull'ammontare delle competenze convenute, e qualora queste non fossero sufficienti, sulla cauzione da lui depositata a garanzia degli oneri assunti.

Altra difficoltà, cui forse a tutta prima non è facile apprezzare completamente, ebbesi a superare nell'impianto della contabilità sociale. Lo studio di pratici in materia e l'esperienza degli incaricati riuscirono a formulare un sistema, col quale (benchè la scuola pedante non troverebbe forse esattamente osservate tutte le sue regole) si raggiunse lo scopo prefisso: di avere, cioè, pronto ad ogni momento uno specchio fedele della situazione dell'azienda sociale, anche in relazione a' suoi minimi dettagli, e con un ben combinato meccanismo, un sicuro metodo di controlleria, sia nei rapporti della gestione del Magazziniere, che in quelli delle operazioni del Cassiere dell'Associazione.

Così ordinato il meccanismo economico-amministrativo, la sfera delle operazioni di compera e distribuzione di merci nei Magazzini sociali si svolse sempre coll'unico scopo dell'Associazione stessa, quale è indicato dall'art. 2° del suo statuto organico:

« Scopo dell'Associazione è di somministrare ai rispettivi soci, per mezzo di un Magazzino, i generi alimentari, combustibili ed altri di prima necessità, al prezzo minimo, sia a contanti che a credito. Per prezzo minimo vuolsi intendere quello risultante dalle spese d'acquisto, accessorie, d'esercizio e d'amministrazione ».

Tali generi si suddividono nelle seguenti categorie: 1ª pane, paste, farine e riso; 2ª burro, formaggi, strutto, salumerie, olio, uova e conserve; 3ª caffè, cioccolatte e zucchero; 4ª vini da pasto ed in bottiglie, 5ª legumi e patate; 6ª tamarindo e Fernet; 7ª amido, candele e petrolio; 8ª legna e carbone. — Si acquistano ai migliori luoghi di produzione, generalmente mediante il sistema di offerte accompagnate da campioni, a condizione di viaggio a rischio dei venditori, pagamento a 40 giorni, e possibilmente a contanti con lieve sconto; e sempre sotto la salvaguardia dell'analisi chimica di un rinomato Stabilimento, specialmente per i vini, olii e generi di facile adulterazione. —

Premessi questi indispensabili cenni intorno all'organamento economico-amministrativo del sodalizio, veniamo senz'altro all'esame delle sue condizioni economico-finanziarie.

Punto di partenza il più ragionevole ed esatto, e che più d'ogni altro si addice al còmpito nostro, ci viene senza dubbio somministrato dalla situazione economica della Società, pubblicata nell'ultimo rendiconto, con cui si chiuse la gestione semestrale al 24 aprile a. c.

Tale situazione brevemente si riassume nei dati seguenti:

Valore delle merci in Magazzino, deprezzate dell'aliquota percentuale di cui sono caricate per la distribuzione	L. 123,064 43
Ammontare delle anticipazioni fatte ai soci mediante buoni fiduciarii	» 29,854.10
Valori B. N. giacenti in cassa	» 1,492.60
Id. depositati presso Istituti di credito	» 18,619.42
Id. dei mobili, attrezzi e recipienti .	» 11,354.75
Crediti da esigere in L. 2,330.98 per rimborsi spese di trasporto, ed in L. 169.06 per differenze a credito della Società, risultati dalla liquidazione dei conti correnti coi fornitori	» 2,500.04
	L. 186,885.34

Riporto L. 186,885.34

Si deducono le seguenti:

Debiti della Società verso i fornitori per merci somministrate	L. 99,573.36	
Buoni fiduciarii in circolazione al 24 aprile a. c. . .	» 2,626.35	
		» 102,199.71

Rimanenza pari al capitale sociale L. 84,685.63 suddiviso come segue: Valore Azioni L. 68,168; fondo di riserva L. 7,965 96; fondo disponibile per le spese preventivate L. 8,551.67.

Le cifre dianzi esposte, oltre il loro carattere assoluto, rivestono pure un significato relativo e di connessione fra di loro: significato ben determinato, e che, come si vedrà, rappresenta la vera situazione del patrimonio sociale, ed è la dimostrazione del modo con cui viene amministrato.

Si accenna appena di volo alla saggia misura di conteggiar sempre nei bilanci sociali il valore delle merci giacenti ed inventarizzate, depurato da ogni specie d'aliquota, che normalmente vi si applica, e che deve servire alle spese d'esercizio e di amministrazione.

L'Associazione, se si eccettuano le tasse di buon ingresso (le quali, del resto, sono assegnate al fondo di riserva), e le quote semestrali d'aggregazione, non ha altro provento diretto od indiretto per sopperire a tali spese; ed è quindi naturale e logico che queste sieno sopportate dalle merci manipolate. Qui troverebbero la loro sede naturale alcune considerazioni in merito alla misura della percentuale da caricarsi sul valore delle merci. Ma tali considerazioni, oltrecchè non sarebbero compatibili col limite imposto a questo scritto, non approderebbero forse alla definizione d'una teoria fissa; stantecchè così grandi e così molteplici possono essere le differenze, anche dipendenti da minime cause, che intercedono fra due Società, benchè instituite al medesimo scopo e collo stesso indirizzo. Ci limitiamo pertanto ad accennare il fatto che, mentre nel 1875 l'aliquota delle spese di puro esercizio era di circa 3.75 p. 0[0 di valore sui generi alimentari, gradatamente discese al punto, che oggidì trovasi al dissotto dell'1.90 p. 0[0; e cioè tali spese andarono relativamente soggette ad una proporzione inversa al crescere della mole degli affari.

Per le spese d'amministrazione propriamente dette, non havvi quota fissa, dipendendo esse da quelle maggiori o minori che, durante una gestione, si rendono necessarie per affitto, buona manutenzione di locali e mobili, loro convenevole adattamento, ed acquisti indipendenti dal conto capitale; restando però sempre le spese d'Ufficio limitate allo strettissimo bisogno. Normalmente le spese di esercizio e d'amministrazione unite stanno molto al dissotto del 4 p. 0[0. —

L'attuazione di anticipazioni ai soci fu, ci si permetta il termine, una necessità di redenzione, sentita fin dal principio della Società. Rammentiamo che di questa desiderarono far parte moltissimi Agenti carichi di famiglia, senz'altro provento, per provvedere ai bisogni della medesima, che il frutto dei loro sudori; rammentiamo tali Agenti costretti a comperare a credito dal non sempre onesto bottegaio; ed allora si comprenderà la ragione del mezzo loro offerto di liberarsi dalle spire da cui, abbandonati a sè stessi, invano cercavano svincolarsi.

Quale metodo da seguire nel fare tali anticipazioni si preferì fra gli altri, per la sua massima semplicità, quello dei buoni fiduciarii, che il socio si procura mediante carta di ricevuta da lui firmata e che rimane nelle mani del Cassiere della Società. Al principio del mese successivo, il socio, mediante esborso in valuta legale, pari all'ammontare prelevato in boni fiduciarii (oltre a lievissima provvigione per le spese occorrenti a tale servizio), estingue il debito contratto coll'Associazione, salvo a rinnovarlo in tutto od in parte, secondo le sue convenienze. Tali buoni, al pari della valuta legale, sono accettati dai distributori in pagamento della merce che si ritira.

La misura in cui viene fatto il suddetto credito fu, si può dire, larghissima nei primi tempi della Società, e da quanto fu già accennato, se ne deducono facilmente i motivi. Oggidì tale misura, ad evitare facili e pur troppo deplorati inconvenienti, fu prudentemente ridotta per ogni socio al quantitativo versato nelle casse sociali in conto o saldo di azione. Coll'aumento graduale del numero dei soci, naturalmente ascese gradatamente l'ammontare medio mensile delle anticipazioni. Attualmente si sta in una media prossima alle 29 mila lire mensili, che rappresentano appena la terza parte degl'introiti mensili fatti dall'Associazione per distribuzione di merci.

L'effettivo in cassa, figurante nel bilancio sociale sovraccitato in L. 1,492.60, non rappresenta che la somma occorrente pei piccoli pagamenti da fare d'urgenza; giacchè recentemente, per le somme eccedenti i bisogni del momento, con lodata disposizione si stabilì dal Consiglio d'amministrazione il giornaliero, ed anche, se occorre, reiterato deposito presso solidi Istituti di credito (veggasi prima la situazione del bilancio, in cui figurano in deposito, per conto della Società cooperativa presso Istituti di credito, L. 18,619.42); operazione questa che riesce di non piccolo vantaggio per l'Associazione, non tanto per il piccolo utile ricavabile, ma più specialmente perchè scema il pericolo e la responsabilità dell'Amministrazione stessa e del Cassiere per eventualità imprevedibili; ed anco perchè produce una diminuzione di spese e d'imbarazzi, potendosi disporre con *chéques* il pagamento dei fornitori.

Altra disposizione abbastanza lodevole fu quella d'intestare sempre come spesa di amministrazione una quota, che servisse a percentuale estinzione del valore del mobilio e degli attrezzi. Questa quota di deperimento, assegnata da qualche tempo in ragione del 18 p. 0[0 annuo, ha già prodotto, dall'impianto del Magazzino sociale al giorno d'oggi, uno scarico, dal conto inventariale dei mobili, di circa seimila lire. Così il valore dei mobili ed attrezzi, conteggiato nel resoconto sociale precitato, in una recente rigorosissima controlleria di stima, fu riscontrato persino al dissotto del reale.

Il capitale azionario della Società, per motivi che qui sarebbe troppo lungo ricordare, fu sempre in oscillazione, in rapporto alla media degli affari. Ed è cosa naturale. Nei primordii dell'istituzione, questa aveva bisogno di validi appoggi e di largo incoraggiamento materiale e morale. Si trovò quindi più di uno fra i soci, che individualmente sottoscrisse e pagò più azioni, porgendo così un sicuro pegno della sua fede nell'avvenire del sodalizio. Ma in progresso di tempo, l'Assemblea del 2 novembre 1878, visto che il capitale sociale trovavasi allora in esuberanza del necessario alla circolazione richiesta per ottenere il buon funzionamento del Magazzino, decretò il rimborso di tutte le Azioni sottoscritte per duplicato; ed anche in ciò prevalendo il principio dell'assoluta eguaglianza, rimase stabilito che ogni socio non potesse sottoscrivere e possedere più d'una Azione. —

Accenniamo ora ad un ultimo rivolgimento avvenuto nelle condizioni statutarie della Società. Condizione essenziale per la vita d'un sodalizio del genere di quello di cui trattasi, si è certamente quella di poter fare un certo assegnamento sul denaro da maneggiarsi. Quindi era stabilito che le Azioni, per loro natura nominali, non erano commerciabili, e non erano rimborsabili che in caso di morte o di trasloco del socio da Torino. Anche in ciò si volle concedere al socio, per avventura non soddisfatto dell'azienda sociale (ben inteso, con le dovute cautele, per evitare subitanee ed improvvise scosse all'edifizio sociale) la più ampia libertà di rimanere o di richiedere il rimborso della sua Azione, che resta così estinta. Pochissimi però si sono finora prevalsi di tale disposizione, ed il loro numero trovasi quindi di molto inferiore a quello dei nuovi entrati.

Accennando solo al titolo del Fondo di riserva, si resta dispensati dal farne altre parole, comprendendosi tosto come, formato da tutti i proventi indiretti della Società, esso sia indispensabile, vuoi per coprire gli eventuali rimborsi, vuoi ancora, in unione cogli avanzi disponibili, per paralizzare gli effetti del capitale morto, perchè investito in mobili, attrezzi e progettate costruzioni di locali ad uso del Magazzino sociale.

Con tali ordinamenti e con tali mezzi, osserviamo ora quale risultato si ottenne nella loro applicazione.

I soci azionisti, al 24 aprile anno corrente, sommavano a 1519, gli aggregati a 582. In relazione quindi alla cifra della distribuzione media mensile, fatta nel periodo dell'ultima gestione semestrale per L. 84,002, la media individuale mensile di spesa per ogni socio nel Magazzino cooperativo ascese a L. 40 circa: cifra eloquentissima, se si confronta colla media ottenuta da Società consimili esistenti in Francia, che annoverano diecine di migliaia di soci, e non arrivano tuttavia a porgere una media individuale eguale alla metà della suddetta.

Si è accennato più avanti al capitale sociale esistente al 24 aprile u. s. in L. 84,685 63. Con questo capitale saviamente ed opportunamente amministrato (benchè oltre a L. 13,583 di esso investite in mobili e crediti da esigere), attualmente si provvede ad una giacenza media di oltre 120 mila lire di merci in magazzino, ad una distribuzione di oltre 84 mila lire mensili, con una media di anticipazione mensile ai soci di L. 29 mila; e specialmente poi si fa fronte puntualmente agl'impegni coi fornitori, coi quali si è in ottime relazioni, non essendosi, dopo la riorganizzazione della Società, dato il caso che il pagamento d'un effetto in scadenza siasi protratto di qualche giorno.

Se si osserva poi che, durante una gestione annuale, cioè dal 23 aprile 1880 al 24 aprile 1881, il movimento in attivo e passivo della Cassa sociale ascese a lire 2,033,030.58, se ne deduce ancora che il capitale sociale reale ed immobilizzato ebbe a rientrarvi ben 13 volte, raggiungendo così il massimo economico, che da un capitale investito in tali generi si possa desiderare.

Rimarrebbe a dedurre l'utile economico che ogni socio può ritrarre dal Magazzino cooperativo, utile che viene anche a spiegare la media rilevante di oltre 84 mila lire di generi mensilmente distribuiti. Vantaggi innegabili sono certamente la garanzia della buona qualità e dell'esattezza di peso della merce; più sensibili ed apprezzati poi sono quelli derivanti dalla differenza di prezzo in confronto della piazza. Una Commissione, che mensilmente si reca a fare acquisti da varii rivenditori di generi eguali a quelli che si smerciano nel Magazzino, ebbe sempre a dedurre una media generale, spesso di molto superiore, ma giammai minore, del 12 p. 0[0.

Da questi evidentissimi effetti di prosperità ci è forza conchiudere che, sia nell'ordinamento di fondazione e perfezione della Società, sia nella sua pratica applicazione, si è trovata e risoluta la formula giusta e conveniente.

Non devesi da ultimo tacere che la Società molto deve ai favori di cui, nel limite del possibile, sempre le fu larga l'Amministrazione da cui dipendono gli Agenti consociati; e sarà pure giustizia riconoscere che, se specialmente nell'esercizio del decorso semestre si ottennero così splendidi ed insperati successi, in gran parte è dovuto all'abnegazione dei componenti l'Amministrazione, i quali, dopo compiuti i loro doveri del giorno, lunghe ore sacrificano quotidianamente a benefizio di questa provvida istituzione. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La Commissione delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane per la riforma ed unificazione del Regolamento-tariffa, tenne in Firenze numerose riunioni, sotto la presidenza del comm. Borgnini; ed avendo discusso e concordato tutti i punti principali dell'importante argomento, sarà probabilmente in grado di dare compiuto il suo elaborato nel prossimo ottobre, secondando così le premure del Ministero dei lavori pubblici, al quale interessa di completare anche in questa parte il progetto di legge, di cui è prossima la presentazione al Parlamento, intorno all'assetto ed ordinamento delle nostre ferrovie.

Alle informazioni date nel nostro numero del 3 agosto p. p. relativamente alla seconda grande Conferenza internazionale di Berna per regolare la legislazione sui trasporti ferroviarii, siamo in grado di aggiungere che il capo del Dipartimento federale delle poste e ferrovie svizzere, sig. Bavier, ha ufficialmente confermato ai rappresentanti dei varii Governi e delle Amministrazioni ferroviarie che la detta Conferenza si aprirà il 21 corr. mese, sotto la sua presidenza.

Al delegato del Governo italiano, comm. avv. Villa, sono aggiunti come consulenti per l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia il cav. avv. Gola, legale delle Ferrovie medesime in Torino, per la Società delle Romane il consultore legale cav. Valenziani, e per le Meridionali il cav. Sassi, ispettore-capo del Servizio commerciale.

Il Consiglio provinciale di Perugia, in sua adunanza del 4 corrente mese, pronunciandosi sul progetto di riscatto della ferrovia Tuoro-Chiusi da parte del Governo, ha dato facoltà alla propria Deputazione di stipulare il relativo contratto, con quelle modificazioni che non ne alterino la sostanza, la quale consiste: nel prezzo di L. 3,000,000, nella decorrenza del riscatto al 1° gennaio 1882, nel pagamento entro tre mesi dalla data della legge di approvazione della Convenzione, senza decorrenza d'interessi in questo intervallo.

Ci consta essere corse intelligenze fra il Ministero della guerra e quello dei lavori pubblici, allo scopo di utilizzare i soldati *ferrovieri* del Genio militare, a titolo d'istruzione, nell'armamento della linea da Carmagnola a Bra, ora in corso di costruzione. Sappiamo che a quest'intento venne già stipulato uno schema di Convenzione fra l'Ingegnere-capo del Genio civile di Cuneo, per parte del Ministero dei lavori pubblici, ed un rappresentante dell'Amministrazione della guerra, per fissare le modalità, che devono regolare l'impiego dei predetti *ferrovieri*.

Domani (15) viene aperto all'esercizio in Sicilia il nuovo tronco della linea di Vallelunga, compreso fra gli imbocchi Palermo delle due gallerie del Magazzinazzo e di Marianopoli.

Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di metri 16,970. Il suo andamento planimetrico è formato da m. 10,800 di tratti in rettilinea, e da m. 6,170 in curva, di cui il raggio massimo arriva a 1000 metri e quello minimo è limitato a metri 400.

In quanto all'altimetria, si hanno:

Orizzontali metri 2,100, in salita 170, in discesa 14,700.

La pendenza massima è quella del 25 per mille.

La principale opera che vi s'incontra è la galleria così detta del Magazzinazzo, che ha la lunghezza di metri 2,240, la quale fu perforata coll'aiuto di 4 pozzi. Lungo il tronco si incontrano 4 Stazioni, cioè: di Valledolmo, Vallelunga, Villalba e Marianopoli; e 14 case cantoniere per l'alloggio del personale di guardia della strada, nonchè 3 garette,

Di passaggi a livello ne furono costruiti 17.

Le opere d'arte maggiori consistono in 3 ponti, due dei quali della luce di metri 14, ed uno di 12 metri d'apertura. Le opere d'arte minori, cioè quelle che hanno una luce minore di 10 metri, sommano in totale a 52.

><

Nell'agosto p. p. incominciarono, a cura dell'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, gli studii della linea di 4.a categoria da Bricherasio a Barge. Questi studii procedono con alacrità, e potrebbero essere spinti con maggior energia, se le operazioni relative non fossero ritardate dalle condizioni speciali in cui trovansi le campagne da attraversare, pei raccolti non ancora compiuti. Tuttavia, alla fine del detto mese di agosto erasi già eseguito il tracciamento per circa 8 chilometri, ed erano stati fatti altri rilievi necessarii per la compilazione del progetto della linea.

><

Abbiamo da Firenze che il Ministero dei lavori pubblici ha fatte le più vive premure all'Amministrazione delle Strade ferrate Romane affinchè siano, senza ulteriore indugio, iniziati e proseguiti con energia i molteplici lavori, i cui progetti, sottoposti all'approvazione governativa, furono già da tempo ammessi dal Ministero. Inoltre il Ministero stesso ha sollecitata la Società a curare che le opere già in corso di costruzione siano spinte colla voluta attività, ed in modo da soddisfare alle giuste premure del Governo, di avere cioè presto ultimato un insieme di lavori vivamente reclamati dai bisogni del commercio.

><

Ci scrivono pure da Firenze che l'Amministrazione delle dette ferrovie Romane, in seguito ad invito avutone dal Ministero dei lavori pubblici, si è messa d'accordo con la Società delle Meridionali per la istituzione di biglietti diretti in servizio cumulativo fra le Stazioni principali della Sicilia e Roma. Questi biglietti avranno validità per 30 giorni, ed il prezzo relativo sarà regolato sulla base di quello stabilito pei biglietti di andata a ritorno, così detti festivi.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, per deferenza al Ministero dei lavori pubblici ed a quello di agricoltura, industria e commercio, ha assentito che venga esteso anche alle proprie linee il ribasso del 50 per cento già concesso per le ferrovie Calabro-Sicule a favore degli operaj, che dalle diverse provincie si recheranno alla Mostra industriale di Milano.

><

Le Amministrazioni delle strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali e la Società di navigazione Rubattino e Florio accorderanno le consuete riduzioni di tariffa sulle ferrovie e sui piroscafi agli invitati al 2.o Congresso nazionale dei Ragionieri italiani, che sarà tenuto in Firenze dal 18 al 28 del mese corrente. (V. *Notizie ferroviarie italiane*).

><

Ci scrivono da Firenze che la Società delle Meridionali ha presentato, per approvazione al Ministero dei lavori pubblici, un progetto di modificazioni d'orario per la linea Foggia-Otranto, col quale si provvederebbe in modo soddisfacente ai molti reclami che dalle popolazioni interessate furono rivolti contro l'orario attuale.

><

Abbiamo pure da Firenze che la Società delle Meridionali, per aderire ai desiderii che le furono espressi parecchie volte, ha fatto studiare un nuovo progetto di orario per la linea da Napoli a Castellammare.

Col nuovo orario verrebbero ridotti giornalieri i treni festivi della sera, e si farebbero diretti due treni *omnibus* del mattino, uno in andata, l'altro di ritorno.

><

Fra breve avrà luogo una modificazione all'attuale orario dei treni sulle linee Milano-Gallarate-Varese, Milano-Gallarate-Arona, e ciò per soddisfare alle istanze degli interessati, specialmente circa l'anticipazione della partenza del treno attuale da Milano (186), che invece delle ore 4.25, partirà alle 3.55 pom.

><

In conformità di quanto si è praticato negli anni precedenti, col 1.o del prossimo ottobre verrà attuato l'orario invernale pei piroscafi che fanno servizio sul lago di Garda.

><

Sappiamo che quanto prima saranno completati i lavori tutti della nuova Dogana centrale di Milano, e così gli Ufficii relativi potranno essere immediatamente trasferiti nei nuovi locali; al che anche il Ministero delle finanze ha fatto le più vive sollecitazioni.

><

Dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio è stato firmato il decreto, che approva la nuova tariffa proposta dalle Amministrazioni delle strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali pel trasporto delle merci e delle materie infiammabili ed esplodenti. Colla nuova tariffa si avrà un solo sistema di tassazione delle dette merci sulle linee delle principali Amministrazioni ferroviarie, e si otterrà di promuovere le piccole spedizioni, per le quali sono maggiori le richieste.

><

Sappiamo che il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata l'applicazione a due locomotive di 4.a categoria a fornello allungato delle griglie secondo il nuovo sistema Desgouttes, affinchè, dopo una serie conveniente di esperimenti, si possa giudicare cona conoscenza di causa della convenienza o no di adottare le dette griglie ad altre locomotive.

Il sistema di griglie per focolaj di caldaie a vapore, inventato dal sig. Desgouttes, venne a lungo esperimentato sulle ferrovie dello Stato in Francia, dove ha dato ottimi risultati, sia dal lato della maggior durata delle griglie stesse, come da quello del minor consumo di combustile.

><

Fra le deliberazioni, prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 corr., notiamo che furono approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di un tratto di ferrovia, che direttamente congiunga la linea Milano-Chiasso con lo scalo merci a Milano;

L'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Asti a Montechiaro, in provincia di Alessandria;

Fu del pari approvata la proposta di includere tra le strade provinciali di Milano, la strada comunale da Melegnano per Sant'Angelo Lodigiano, al Confine pavese.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere, nella sua seduta del 10 corr., fatta solenne commemorazione per l'immatura perdita dell'egregio suo presidente, senatore Carlo Fenzi, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Convocava gli azionisti in assemblea generale straordinaria pel giorno 27 ottobre prossimo, e ne stabiliva il programma, cioè:

a) Determinazione delle norme per effettuare la liquidazione della Società, e relativo progetto del Consiglio d'amministrazione;

b) Nomina della Commissione liquidatrice.

2° Approvava i seguenti lavori, cioè:

a) Sistemazione del piazzale della Stazione di Roma;

b) Id. dei locali della suddetta;

c) Consolidamento della trincea della Pietà (linea Roma-Napoli):

d) Lavori di difesa sul Tevere, lungo la linea Foligno-Terontola;

e) Costruzione d'alloggi pel basso personale alla Stazione di Valmontone;

f) Presa d'acqua alla Stazione di Orvieto;

g) Lavori al ponte sul torrente Menotre (linea Foligno-Ancona);

h) Costruzione delle latrine alla Stazione di Asciano;

i) Deviazione della via Tiburtina al Portonaccio (linea Roma-Orte);

l) Sistemazione degli accessi e chiusure ai nuovi Ufficii di Porta al Prato.

3° Approvava le seguenti provviste, cioè:

a) Tonnellate 30,000 di carbone in pani, di cui tonn. 12,000 per Livorno a fr. (oro) 29.42, franco sul vagone; tonn. 7,000 per Civitavecchia a fr. (oro) 28.98, franco a bordo: tonn. 5,000 per Napoli a fr. (oro) 31.50, franco sul vagone; tonn. 6,000 per Ancona a fr. (oro) 29.19, franco a bordo;

b) Tonn. 1250 ruotaie d'acciaio e relativi materiali accessorii per l'armamento del 2° binario fra Roma-Ciampino e Roma-Portonaccio;

c) Apertura d'asta per fornitura di 130,000 chilog. olio d'oliva;

d) Apertura d'asta per accollo di materiali da estrarsi dalla Cava dell'Ausedonia;

e) Piattaforme;

f) Macchine utensili.

><

Dall'egregio ingegnere cav. Fortunato Cornetti, capo degli Ufficii centrali della Trazione e del Materiale presso le Ferrovie dell'Alta Italia, ci venne gentilmente trasmesso in questi giorni un esemplare di un bel volume litografato col titolo: *Note sul servizio della Trazione per le Ferrovie dell'Alta Italia dell'ing. Fortunato Cornetti, e Dati statistici per il quinquennio* 1876-80. Il volume edito dalla Litografia del suddetto Servizio della Trazione e del Materiale in Torino, è corredato da parecchie tavole con diagrammi ed allegati.

Congratulandoci con l'egregio autore di questa pregevolissima pubblicazione, ci affrettiamo ad annunciarla ai nostri lettori, dai quali verrà accolta con piacere, poichè è appunto dall'analisi dei dati statistici generali che si possono dedurre e stabilire criterii certi per migliorare in ogni sua parte l'industria ferroviaria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetti ferroviarii. — Ecco la situazione dei progetti delle ferrovie complementari del Regno al 31 agosto p. p.

INDICAZIONE dei progetti	Numero	Lunghezza	IMPORTO	
			del progetto	a base d'asta
Progetti appaltati o in corso di appalto......	80	810,123	131,417.768	103,720,931
Id. già ammessi dal Consiglio di Stato....	4	50,877	8,514,770	6,546,818
Id. già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici...	»	»	»	»
Id. in esame presso il Consiglio di Stato....	3	36,119	2,968,651	2,154,506
Id. in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici...	12	154,641	26,652,896	21,648,226
Id. rinviati alla Direzione per modifiche..	12	143,711	35,990,268	30,335,580
TOTALE....	111	1,195,471	205,544,353	164,406.061

Esercizio ferroviario — Leggiamo nel *Diritto*:

Sono assolutamente infondate le notizie che circolano intorno al progetto di legge che l'on. Ministro dei lavori pubblici dovrà presentare per l'esercizio delle ferrovie, e perciò privi di fondamento gli apprezzamenti che si fanno intorno alle intenzioni del Ministro.

Aggiungiamo anzi, che da informazioni avute ci risulta che l'on. Baccarini attende ancora alcuni dati importantissimi per la compilazione del progetto stesso.

— E nella *Riforma*:

Affermasi che gli studii intrapresi al Ministero dei lavori pubblici per il raggruppamento delle linee ferroviarie escludano la soluzione proposta dall'onorevole Depretis, che ripartiva tutte le ferrovie italiane in due grandi zone, appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico.

Secondo la proposta dell'on. Depretis, si riunivano in un'Impresa tutte le linee che si trovano ad oriente, e in un'altra tutte quelle situate ad occidente.

Ad un gruppo spettavano le comunicazioni colla Francia per Nizza e per il passo del Cenisio; all'altro le comunicazioni coll'Austria e colla Germania per i passi del Brennero, della Pontebba e del Carso.

Si sarebbero distribuite tra le due Imprese le relazioni per la grande via mediana del Gottardo.

L'on. Baccarini si sarebbe dichiarato contrario, per ragioni tecniche, a questa soluzione, che la Giunta d'inchiesta aveva appoggiato per considerazioni politiche, commerciali od economiche.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

A parziale modificazione dell'Avviso 15 marzo 1880, in quanto si partecipava il divieto di introdurre nel territorio svizzero *l'uva vendemmiata pesta o non pesta*, si porta a conoscenza del pubblico, che il Dipartimento Federale del commercio e dell'agricoltura ha autorizzato per il corrente anno la importazione nel Canton Ticino delle uve da vino d'*origine piemontese*, sotto la sorveglianza delle seguenti condizioni:

1° Le uve, prima della loro entrata in Isvizzera, dovranno essere convenientemente pigiate.

2° La importazione delle uve deve essere eseguita con

fusti o botti ben chiuse. Nelle uve non devono trovarsi frammiste foglie o parti legnose di viti.

3° Ogni spedizione dovrà essere accompagnata da un certificato ufficiale, attestante che nella località ove furono levate le uve non vi esiste, nè vi ha mai esistito alcun focolare di filossera.

4° I fusti o botti non devono essere livellati, affrancati, od altrimenti disposti sui carri o vagoni mediante sarmenti o tralci di vite.

Pubblicando le sovra riportate disposizioni, affinchè gli speditori abbiano ad uniformarvisi, questa Amministrazione richiama tutto quanto ebbe a far noto coll'Avviso 26 febbraio 1880, ed a confermare con quello citato del 15 marzo successivo, circa la nessuna responsabilità che essa intende di assumere per l'entrata ed il trasporto delle uve nel Canton Ticino, in tutto ciò che può aver tratto colle disposizioni stesse.

Riduzioni speciali di tariffa - La stessa Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia annunzia che, in conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si è consentito che pel viaggio degli invitati, espositori e giurati, e pel trasporto degli oggetti destinati al *Concorso Agrario Regionale* di Sassari, siano da applicarsi, nei termini di tempo qui appresso rispettivamente indicati, le speciali riduzioni di tariffa già precedentemente stabilite, sotto la stretta osservanza delle norme e condizioni già specificate.

2° *Congresso Nazionale dei Ragionieri italiani in Firenze* — Dal 14 al 28 corrente pel viaggio di andata; dal 18 corrente al 4 ottobre p. v., per quello di ritorno.

9° *Congresso Ginnastico in Napoli* — Dal 15 al 30 corr. pel viaggio di andata; dal 25 corrente al 12 ottobre p. v., per quello di ritorno.

2° *Congresso Geologico Internazionale in Bologna* — Dal 18 corrente al 12 ottobre p. v., tanto pel viaggio di andata, quanto per quello di ritorno.

9° *Congresso degli Allevatori di bestiame della Regione Veneta in Mestre* — Dal 2 all'8 ottobre p. v., pel viaggio di andata; dal 6 al 12 detto per quello di ritorno.

Concorso Agrario Regionale in Sassari — Dal 15 corrente al 15 novembre p. v., tanto pel viaggio degli invitati, espositori e giurati, quanto pel trasporto degli oggetti destinati o di ritorno dal Concorso stesso; avvertendo che le spedizioni di oggetti destinate al detto Concorso dovranno essere esclusivamente indirizzate alla Società di navigazione a vapore Rubattino e Comp. di Genova, per l'ulteriore inoltro a Sassari.

Stazione di Sampierdarena. — Il *Cittadino* annunzia che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia sta attualmente studiando il modo più economico per illuminare a luce elettrica la Stazione di Sampierdarena, e ciò in vista di potere, mediante la luce viva dell'elettricità, lavorare anche la notte.

La prossima apertura del Gottardo, e la maggiore affluenza sperata nel traffico, rendono indispensabile che anche la notte, nella Stazione suddetta, procedasi alla composizione dei treni merci, che vengono dal Passo Nuovo.

È un'innovazione che ci auguriamo di veder presto attuata.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione:*

Sappiamo che i signori Charles han fatto domanda al nostro Municipio per ottenere la concessione di eseguire una linea di *tramway*, che, muovendo da Firenze, Piazza San Marco, giunga a San Domenico.

Al seguito di questa domanda, un numero considerevolissimo di possidenti ed abitanti di San Domenico e di Fiesole han presentata una istanza al nostro Sindaco, con la quale si fan voti e raccomandazioni, affinchè non si ritardi l'approvazione di detto progetto, che, una volta eseguito, renderà più facili le comunicazioni tra Fiesole e Firenze.

Crediamo di sapere che il nostro Municipio ed alla domanda Charles ed alla istanza degli abitanti di San Domenico e di Fiesole abbia replicato che, trattandosi di una linea da esercitarsi a vapore, al seguito della recente circolare del ministro Baccarini, ogni competenza in proposito spetta al Ministero dei lavori pubblici, al quale i richiedenti dovranno rivolgersi per ottenere la concessione.

Tramvia Milano-Giussano — Sabbato ebbe luogo, in forma privata, l'inaugurazione del tramvia a vapore Milano-Giussano, la cui Stazione è situata fuori di Porta Volta. Essa riuscì eccellente, tanto nell'andata che nel ritorno, e questa tramvia fornirà una passeggiata molto gradita ai forastieri e Milanesi, che vorranno approfittarne.

Ferrovie dell'Engadina. — In una corrispondenza da Chiavenna all'*Eco della Provincia di Sondrio* si legge:

Mi scrivono da Coira che il progetto della ferrovia Coira-Thusis è ora contrastato da un altro, che vorrebbe salire su per la valle dell'Albula, e scendere poi a Chiavenna per l'Engadina e la Valle Pregallia. Questo mirerebbe a mettere più direttamente in comunicazione fra loro le tre valli dell'Adda, dell'Inn e del Reno, e sarebbe un bel complemento italo-elvetico della nuova ferrovia austriaca del Voralberg.

Qualunque possa essere la linea prescelta, questi progetti e questi studii accennano ad un efficace proposito dei nostri vicini di rompere ancora una volta fra di noi l'ostacolo delle Alpi; e sarebbe ancor più vergognoso per l'Italia, se non si decidesse ad offrire, da parte sua, mediante la costruzione del tronco Colico-Lecco, il solo possibile ed utile allacciamento a queste ferrovie.

— Questa notizia si completa coll'altra aggiunge la *Perseveranza*, che si vadano maturando progetti per scendere dall'Engadina a raggiungere la ferrovia dell'Arlberg a Landeck. Siccome poi è certo che fra breve, aperto l'Arlberg, si eseguirà la già progettata congiungente della rete bavarese per Imst, Partenkirchen e Murnau, così è da prevedersi che fra un numero di anni, forse non grandissimo, Milano potrà avere una nuova linea per Monaco, molto più breve ed amena dell'attuale pel Brenner.

Ciò fa sempre più deplorare (nota la stessa *Perseveranza*) la ingiustizia commessa a danno del tronco Lecco-Colico, che di quella linea è parte importante, classificandolo in quarta categoria, mentre vi si misero in seconda o terza altri di affatto secondaria importanza e di interesse prettamente locale.

Aggressione in ferrovia. — Un grave fatto è accaduto sulla ferrovia da Modane a Torino, nella notte dall'8 al 9 corr. Mentre il treno, che giunge a Torino alle ore 4.10 ant., si avvicinava all'uscita della galleria della Combetta, il cav. Niemack, console di Germania a Livorno, che si trovava solo in uno scompartimento di 1a classe, ed era addormentato o quasi, fu desto di soprassalto da una mano, che si era introdotta con poco garbo nella tasca interna del suo abito, e gli aveva tolto il portafogli. Tentò, naturalmente, di reagire e respingere l'aggressore, e ne nacque una breve colluttazione. L'aggressore lo colpì allora alla testa con un corpo contundente, probabilmente una chiave, ed avendolo stordito, lo spinse verso lo sportello rimasto aperto, e lo fece cadere a terra.

In quell'istante il treno usciva dalla galleria, e si trovava sopra uno spaventoso burrone. L'aggressore, che forse aveva fatto tutti i suoi calcoli, credeva che l'aggredito sarebbe caduto in quel precipizio. Invece, per somma ventura, il cav. Niemack, essendosi tenuto alla banchina del vagone, cadde solo sul sentiero laterale della strada, non senza però riportare la slogatura di una spalla per un urto avuto dalla banchina stessa. Riavutosi, potè ricoverarsi nel vicino casello n. 59, presso il guardiano per nome Pasero, che gli prodigò le prime cure, e telegrafò a Torino l'accaduto. Trasportato quindi a Chiomonte, il cav. Niemack fu assistito dal medico e dalle Autorità locali.

Fortunatamente, come si disse, le lesioni da lui riportate, così dal suo aggressore come nella caduta, non erano gravi; e nel giorno stesso giunse a Torino col treno che arriva alle nove pomeridiane, e prese alloggio all'*Albergo di Europa*.

Con lui viaggiava pure un suo domestico, il quale, peraltro, trovandosi in un altro scompartimento, di nulla

si accorse, e solo a Torino seppe dell'attentato, di cui era stato vittima il suo padrone.

L'aggressore riuscì ad impadronirsi dell'orologio d'oro e del portafogli del sig. Niemack, e lasciò stare le valigie, nelle quali, del resto, non si contenevano valori, ma solo oggetti di vestiario e di biancherie. Tutte queste valigie, come lo scompartimento in cui successe il triste fatto, si trovarono macchiati di sangue.

Le valigie furono sequestrate, ed il vagone messo da parte e suggellato.

— A questo proposito, riferiamo la seguente lettera diretta ai giornali cittadini:

« Quest'Amministrazione, riferendosi alla narrazione fatta da varii giornali dell'aggressione sofferta nel treno n. 41 (notte dall'8 al 9 corr.) dal signor cav. Carlo Niemack, console di Germania a Livorno (Toscana), è lieta di rassicurare il pubblico circa il sospetto che il fatto criminoso potesse attribuirsi al personale che scortava il convoglio.

« Presentati in Chiomonte al sig. cav. Niemack (il quale fortunatamente non riportò nella colluttazione e conseguente caduta dal treno che una lussazione alla spalla e qualche leggiera ferita) tutti gli agenti ch'erano stati di servizio al predetto treno 41, egli stesso dichiarò, al cospetto delle pubbliche Autorità, non trovarsi fra essi il proprio aggressore, e che questi, d'altronde, non portava alcuna divisa.

« Si prega codesta onorevole Direzione d'inserire la presente in un prossimo numero del suo pregiato giornale.

« Con distinta stima

« *P. il Capo-Traffico*, CHARDON ».

— Siamo poi lieti di annunciare che l'Autorità di pubblica sicurezza è riescita a scoprire l'aggressore nella persona di certo Rapetti di Vercelli, fattorino d'albergo disoccupato, e ch'egli trovasi in mano della giustizia, insieme ad altro suo collega di mestiere, ritenuto complice del grave reato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto annuncia l'*Urner Zeitung*, si avrebbe abbandonata l'idea di far passare la posta per il gran tunnel del Gottardo col principio o colla metà del prossimo ottobre, ed invece si penserebbe di introdurre questo nuovo servizio soltanto col 1° gennaio prossimo, od al più per la metà di dicembre. Nell'ottobre devono esser spinti con alacrità certi lavori, i quali si trovano ancora molto in ritardo, e finora poi non vi è spazio sufficiente per disporre le ruotaie definitive.

— In relazione a quanto annunciammo sulla visita eseguita al Gottardo dalla Commissione internazionale, togliamo dal *Bollettino delle finanze* le seguenti indicazioni:

Secondo le nostre informazioni, la quota proporzionale all'avvanzamento dei lavori della grande Galleria da pagarsi pel 9° esercizio (1° ottobre 1880-30 settembre 1881) dagli Stati interessati, in conformità alla Convenzione del 1868, ammonterebbe complessivamente alla somma di L. 6,569,441. La quota parte di concorso assunta dall'Italia, nella sovvenzione complessiva, essendo di 45[85, ne risulta che la somma da pagare dal nostro Governo, come contributo nella sovvenzione pel 9° esercizio per la costruzione della grande Galleria, ammonta a L. 3,477,939.40.

La quota proporzionale all'avanzamento dei lavori delle strade di accesso, durante lo stesso esercizio, venne fissata in complesso nella somma di L. 9,614,339, della quale il 40 0[0, ossia L. 3,845,735.60 rappresentano il concorso dell'Italia.

Infine, la sovvenzione da pagare per la linea del Ceneri è stata stabilita in complesso in L. 2,404,000. Questa somma dovendo essere pagata per metà dall'Italia e per metà dalla Svizzera, la quota spettante al nostro Governo risulta di L. 1,202,000.

Riassumendo ora l'ammontare delle quote a carico dell'Italia, come sovvenzione dei lavori della grande Galleria, delle linee di accesso e di quella del Ceneri, ne risulta che l'onere complessivo pel 9° esercizio ammonta a lire 8,525,675.

— La *Gazzetta Ticinese* aggiunge che la Commissione suddetta espresse, nel suo rapporto, l'intiera sua approvazione, tanto per il progresso, che per lo stato attuale della costruzione. In ispecial modo venne constatato con soddisfazione che, malgrado gli straripamenti delle acque avvenuti in questi ultimi tempi, non si produsse alcun danno alla linea, sia al nord che al sud del Gottardo. Secondo i calcoli della Commissione poi, il gran tunnel del Gottardo sarà completamente terminato colla fine del corrente anno.

Aggiungiamo noi pure che il rappresentante della Svizzera, sig. Bavier, ha dichiarato alla Commissione che l'anno prossimo la visita di ricognizione, invece di effettuarsi, come nel passato, al 1° di settembre, avrà luogo entro il primo semestre, essendo i lavori inoltrati in modo da ritenersi per certo che nel maggio p. v. potranno essere compiuti.

L'apertura pertanto della ferrovia del Gottardo e quella del Monteceneri avrà luogo presumibilmente nel giugno 1882.

La catastrofe di Charenton. — Su questo terribile accidente, di cui nel precedente numero abbiamo dato l'annuncio telegrafico, la *Republique française*, del 7 corrente, reca i seguenti particolari:

Fu ieri mattina, verso le nove e un quarto, che la catastrofe è avvenuta, quasi alle porte di Parigi, nella Stazione di Charenton, sulla ferrovia di Lione.

Il treno-omnibus 584 da Montargis a Parigi era appena sulle mosse per uscire dalla detta Stazione, quando a 150 metri all'indietro, nel punto in cui finisce la curva della linea, si vide giungere a grande velocità il treno celere (*rapide*) numero 10, che arrivava da Marsiglia.

Il macchinista di quest'ultimo treno avvertì tosto il pericolo: la catastrofe era imminente. Non ismarrì però il suo sangue-freddo: lasciò sfuggire il vapore, e d'un salto fu sui freni.

Se così non avesse fatto, tutto il treno-omnibus sarebbe stato interamente fracassato.

Terribile fu l'urto. La macchina del treno a tutta velocità, che pesa 25,000 chilog., montò sull'ultimo vagone, le catene del treno-omnibus si spezzarono, e le vetture, a partire dalla quarta posteriore, furono lanciate colla loro locomotiva a cinque metri più lontano.

I tre vagoni rimasti, vennero sfracellati, colla maggior parte dei viaggiatori che contenevano.

Era uno spettacolo orrendo. Dai mucchi di rottami uscivano urli di dolore.

Invano si tentò di aprire le portiere. Per soccorrere le vittime, era mestieri rompere a colpi di piccone il tetto della prima vettura. Tanto questo, che i successivi vagoni, erano occupati da una Società orfeonica della Ferté-Alais, di circa cinquanta persone, che si recava a Parigi e quindi a Londra, per prender parte ad un concorso musicale. Nove di essi furono uccisi sul colpo.

Benchè i due altri vagoni non sieno stati schiacciati dalla pesante macchina, quasi tutti i viaggiatori, che vi si trovarono, furono gravemente feriti, e fra essi si trovarono altri morti.

Le vittime furono trasportate sotto una tettoia ed allineate.

Da Charanton e da Parigi accorsero i medici, i quali fecero trasportare i feriti nelle case vicine. Se ne ospitarono a Nicolai, a Saint Maurice, presso le suore di Conflans, e nell'Asilo di Vincennes.

La cifra dei morti denunciati dalla Compagnia sale a diciotto; quella dei feriti a trentatrè, di cui un gran numero versa in uno stato che non dà luogo a speranza. Il numero dei morti si eleverà probabilmente a trenta.

Il macchinista del treno celere afferma di non aver visto, lungo la linea, alcun segnale d'avviso del treno fermato avanti.

Nessuno dei viaggiatori del treno celere fu ferito. Si trovava fra essi il fratello del Re di Siam.

Essendo assente il Ministro dei lavori pubblici, il Direttore del personale del Ministero e il Direttore generale delle ferrovie si recarono sollecitamente sul luogo della catastrofe.

Fu tosto iniziata una inchiesta, e si apposero i suggelli sul disco e sull'ago della Stazione.

Pare che la negligenza del personale e il disordine del materiale siano le cause di questa spaventevole collisione, la quale mette il colmo alla triste serie di accidenti avvenuti da quindici giorni sulla linea di Parigi-Lione-Mediterraneo.

Disastro ferroviario nel Belgio. — Leggesi nel *Nord*, che uno sviamento avvenne il 9 corr. sulla linea del Lussemburgo.

Il treno 713, partito da Bruxelles (nord) per Lussemburgo alle ore 6.3 del mattino, percorreva il tratto fra le Stazioni di Longlier e Lavaux, allorchè, giunto in prossimità del passaggio a livello d'Assenois, avvenne uno sviamento. Il treno percorse ancora 150 m.; poscia la macchina, ripiegandosi a destra, andò a cadere sul binario superiore. Il tender rimase in piedi, strisciando sul binario.

Il fuochista, lanciato sulla strada, fu orribilmente schiacciato. Nel vagone postale trovavansi tre impiegati, che la scamparono con alcune contusioni; ma la stessa vettura, spinta di traverso, sfondò la carrozza mista che aveva dietro a sè, ove si trovavano 11 viaggiatori, comprese donne e fanciulli. Una signora ed una bambina ebbero le gambe spezzate, altri rimasero più o meno feriti.

Le guardie si prestarono tosto al soccorso: si potè estrarre dalle macerie il fuochista, ma in uno stato compassionevole, e si dispera salvarlo.

Fu ventura che la macchina siasi rovesciata nel momento in cui si erano chiusi i freni; altrimenti il disastro poteva esser più grave.

Accidenti ferroviarii in Inghilterra. — Il *Board of Trade* ha pubblicato il suo rapporto annuale sugli accidenti, che si ebbero a deplorare sulle strade ferrate del Regno Unito nel 1880.

Il numero totale delle persone morte sulle linee ferroviarie fu di 1136, e di 9958 quello delle persone ferite.

Dei viaggiatori, 143 rimasero morti e 1613 feriti; degli impiegati ferroviarii, 546 perdettero la vita, e 2080 riportarono ferite più o meno gravi.

Le persone uccise per cause diverse, quali sono le contravvenzioni, i suicidii, gli accidenti sotto le gallerie, e le imprudenze, furono 447, e 226 quelle ferite.

Il numero totale dei viaggiatori, che nel 1880 percorsero la rete ferroviaria del Regno Unito, fatta astrazione dagli abbuonati, fu di 603,884,000; lo che equivale a dire che superò di 41,151,110 il numero totale dell'anno precedente.

Ferrovie bulgare. — In esecuzione dell'art. 10 del trattato di Berlino, una Commissione è stata istituita al Ministero dei lavori pubblici per la regolazione dei conti arretrati colla Compagnia della ferrovia da Rustchuk a Varna. Kairi-bey, direttore dell'Ufficio delle ferrovie al Ministero ottomano, rappresenterà il Governo imperiale in seno alla detta Commissione.

Il Governo bulgaro e la Direzione delle ferrovie hanno già nominato i rispettivi delegati, cioè i sig. Ghenovith e Michele Rimoni.

Ferrovie turche. — Il Sultano ha firmato l'*iradè*, che autorizza la costruzione della ferrovia Belgrado-Costantinopoli.

Il *Fremdenblatt* dice che quest'atto dispone: 1° che la Porta costruirà la sezione da Sarambey a Bellova; 2° che la Bulgaria, dal canto suo, deve egualmente cominciare la costruzione della sezione Bellova-Pirot; 3° che il Ministro delle finanze ottomano è autorizzato a contrarre un prestito, sino alla concorrenza di 25 milioni di fr., per la costruzione della parte turca della linea.

La Porta ha già intavolato trattative col barone de Hirsch, allo scopo di concedergli la costruzione della sezione Sarambey-Bellova. Essa ha inoltre invitato il Governo bulgaro a far sì che il tronco Bellova-Sofia sia ultimato nell'autunno del 1882, epoca in cui dev'essere compiuta la parte compresa tra Sarambey e Bellova.

Disastro ferroviario in America. — Si ha da New York, 10:

Nel momento in cui il treno del Kentuchy passava sopra un ponte, una vacca, che si trovava sul binario, lo fece sviare.

Il ponte venne distrutto, ed il treno precipitò da un'altezza di 30 piedi. Si contano 7 viaggiatori morti sul colpo ed un gran numero di feriti.

Saccheggio di un treno in America. — Mandano per telegrafo da Nuova York allo *Standard*, in data 9 corr., la seguente notizia:

Nei boschi presso Kansas City (Missouri) avvenne mercoledì a sera l'assalto ed il saccheggio di un treno della ferrovia tra Chicago ed Alton. Si attribuisce il fatto alla stessa banda di malandrini, che ne perpetrò uno simile il 17 giugno scorso.

Il treno venne fermato col mezzo dei segnali sulla via, dati nel modo solito e regolare. Appena esso fu immobile, una serie di fucilate incusse grande spavento nei passeggieri ed impiegati del treno. Scopo principale dei masnadieri era l'insignorirsi della cassa forte dell'*Express Company*; ma l'impiegato, che la custodiva, ricusò di darne la chiave, e sebbene minacciato colle rivoltelle spianate e poscia terribilmente battuto, stette saldo. Epperciò si dovette far saltare la cassa, da cui fu tolta una somma che si stima di 30,000 dollari.

I briganti quindi derubarono tutti i passeggieri uno per uno, e la preda fatta fu tale, che ci vollero due uomini per portarla via.

Fu compiuto questo misfatto in dieci minuti, da dodici uomini armati e mascherati, i quali riuscirono a fuggire. Tutta la popolazione della contrada è in moto per inseguirli.

Velocità sulle ferrovie di America. — Il *Technicker* di New York reca una relazione sul viaggio del dott. Hamilton, chiamato a curare il presidente Garfield. Secondo quel giornale, nove minuti dopo che il direttore della ferrovia della Pensilvania era stato avvertito (ore 3 pom.) dell'urgenza della partenza del detto medico, si trovò pronto un treno composto della locomotiva e di una vettura-salon, ed alle ore 4.51 il treno entrava nella Stazione di Filadelfia, sebbene fosse stato trattenuto 15 minuti per ingombro della linea. I 142 chilometri fra i due Stati furono percorsi in 87 minuti; il treno viaggiò quindi con una velocità di circa 100 chilometri all'ora.

Tre minuti più tardi, un altro treno speciale si metteva in moto dirigendosi verso Bay View, con una velocità anche maggiore, sicchè non era possibile stare in piedi nella vettura.

A Bay View il dott. Hamilton cambiò treno per la terza volta, e giunse alle 7.51 a Washington. L'intero viaggio, che coi treni celeri si fa in 10 ore, durò quindi soltanto 4 ore e tre quarti.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Leggesi nella *Libertà* del 12:

Nell'abboccamento che ebbe luogo ieri fra l'on. Depretis e il ff. di Sindaco, ed al quale prese parte anche il Prefetto della provincia, venne trattato in particolar modo della scelta delle località, in cui dovranno essere eretti gli edificii governativi contemplati nella Convenzione pel concorso dello Stato.

Non fu presa una decisione definitiva, ma l'on. Depretis promise di dare prestissimo queste indicazioni, alle quali dev'essere coordinato tutto il progetto di massima dei lavori da eseguirsi.

È urgente che questo progetto venga finalmente compiuto.

— Il *Diritto*, del 12, scrive a tale proposito:

Oggi, a mezzogiorno, ha avuto luogo un nuovo abboccamento fra l'on. Depretis ed il comm. Armellini,

L'accordo è stato completo: l'on. presidente del Consiglio ha assicurato il Sindaco, che nella settimana entrante i varii Ministri determineranno le località ove dovrebbero sorgere gli edificii governativi.

La Commissione edilizia e l'Ufficio tecnico municipale esamineranno le proposte del Governo, poichè la legge stabilisce che le dette località debbano determinarsi d'accordo fra Governo e Municipio.

Intanto però sappiamo che i lavori per la formazione del piano regolatore procedono alacremente nella sala degli Orazi e Curiazi, al palazzo dei Conservatori.

Il piano suddetto potrà essere presentato al Consiglio comunale all'apertura della sessione, e quindi sottoposto all'approvazione del Governo innanzi il 31 dicembre, come prescrive la legge sul concorso governativo.

Lavori di difesa delle Alpi. — Leggiamo nell'*Eco* di Pinerolo:

A Fenestrelle si lavora febbrilmente per l'armamento della fortezza. Venne data ordinazione, in via telegrafica, della pronta costruzione (nel termine di 60 giorni) di una strada strategica, che dal forte delle Valli conduca al colle delle Finestre ed a quello dell'Assietta per collegarsi poi con altra strada alla valle di Susa. Sono già giunti sul luogo, in passaggio per Pinerolo, un 500 operaj, coi quali il signor Maggio impresario intende fra tre o quattro giorni dare mano ai lavori.

Canale circolare esterno a Milano. — Sotto il porticato del Salone della Mostra nazionale di Milano stanno esposte le tavole, che l'ingegnere Francesco Ajraghi disegnò a corredo dell'importante suo progetto per l'apertura di un canale circolare all'esterno della città, di cui tratta in un opuscolo illustrativo, edito dalla tipografia degli Ingegneri.

L'autore stabilisce un preventivo di circa 10 milioni, ma a tale spesa contrappone grandi vantaggi materiali ed economici, ivi enumerati.

Secondo questo progetto (accolto con favore dal Collegio degli ingegneri e già inserito anche nel *Politecnico*), verrebbe coperta l'attuale fossa interna, « ingrata all'estetica, insidiosa alla salute, e d'impaccio alla pubblica viabilità », e costrutto un canale, cogli indicati utili pratici, a circa due chilometri dalla città. Ai tecnici l'autorevole giudizio sulla portata e sullo sviluppo del canale esterno, dalla nuova darsena presso la Cascina dei Pomi sino al punto in cui esso confluirà coi suoi due rami nel Naviglio di Pavia, alla Conca Fallata. Frattanto il progetto dell'ingegnere Ajraghi, esposto all'esame del pubblico, merita tutta la considerazione del Giurì e del Consiglio comunale.

Esposizione Nazionale di Milano. — La Commissione Reale dell'Esposizione si è costituita, determinando più precisamente il suo programma, che è quello di considerare l'Esposizione nelle sue attinenze coll'azione governativa. Si divise in quattro sezioni, cioè: *agraria*, presidente senatore Giovanola; *manifatture*, senatore Rossi; *commercio* e *trasporti*, deputato Luzzatti; *cultura professionale*, professore Protonotari.

— Il Giurì dei Presidenti, autorizzato dal Ministero del commercio, ha dichiarato riaperto il concorso ai premi speciali istituiti dal Ministero medesimo per le invenzioni, per le industrie introdotte in Italia nell'ultimo decennio, e per l'apertura, nell'ultimo quinquennio, di nuovi mercati esteri ai prodotti italiani. A quest'ultimo concorso sono ammessi anche i non espositori. I concorsi suindicati rimangono aperti fino al 20 del mese corrente, e le domande coi documenti relativi devono essere indirizzate alla Commissione per la Giurìa in Milano (Piazza Cavour, 4).

Conferenze sull'Esposizione di Milano. — Fu stabilito che il professore Boito ne terrà una sulle industrie artistiche; il professor Colombo sul progesso delle macchine dall'Esposizione di Firenze a quella di Milano; il professor Loria sul materiale ferroviario; il prof. Cavallero sulle macchine motrici a vapore odierne; il professor Zoppetti sull'industria estrattiva di origine nimeraria. Altre conferenze terrà pure il prof. Sacchi sul lavoro.

Esposizione campionaria permanente in Milano — Una Commissione, di cui fa parte il cav. Maccia, presidente della Camera di commeecio, si presentò al ministro Berti, allo scopo di esporgli il progetto, di iniziativa di alcuni manifatturieri, di istituire in Milano un'*Esposizione campionaria permanente.* Si sono già iniziati gli studii relativi, ed ora si penserebbe alla scelta dei locali opportuni.

A tale Esposizione si progetterebbe d'ammettere anche i fabbricatori stranieri, allo scopo di eccitare non solo l'emulazione dei nostri, ma anche di stabilire un confronto tra i prodotti esteri e quelli dell'industria nazionale.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 20 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Banca di sconti e riporti*, col capitale nominale di L. 6,000,000, diviso in 24,000 azioni da L. 250 ciascuna; e colla durata d'anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Genova col titolo di *Lloyd Generale Italiano*, avente lo scopo di fare assicurazioni per trasporti marittimi, fluviali e terrestri, col capitale nominale di L. 8,000,000, diviso in 4000 azioni da L. 2000 ciascuna, e colla durata d'anni 50 decorrendi dalla dota del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Fusione delle Società Rubattino e Florio — Domenica scorsa si è firmato in Genova l'atto di fusione delle due Società Rubattino e Florio, e di costituzione della nuova Società anonina, col titolo di *Navigazione Generale Italiana, Società riunita Florio-Rubattino*, col capitale di 100 milioni.

Negli statuti è compresa la facoltà di aumeniare il capitale.

La Società avrà la sua sede nella Capitale del Regno; avrà due sedi òompartimentali, l'una a Genova, l'altra a Palermo; e due sedi centrali, l'una a Napoli, l'altra a Venezia.

I sottoscrittori sono tutti italiani.

Appena il Governo avrà approvati gli statuti, e la nuova Società potrà incominciare a funzionare, saranno riordinati i servizii marittimi, con aumento di linee e di viaggi sulle linee attuali.

Sono già in costruzione, per conto della nuova Società, dieci vapori, alcuni dei quali in Italia.

Nuovi ingegneri civili — La Direzione della Scuola di applicazione presso l'Università di Padova ha pubblicato i seguenti nomi degli allievi-ingegneri, per ordine decrescente di merito, i quali hanno testè superati gli esami di laurea e conseguito il grado d'*ingegnere civile*:

Veronese Giuseppe — Fadiveli Antonio — Brunetti Lodovico Antonio — Gagliardo Contardo — Pezzè Carlo — Rocchi Luigi — Levi Miuzi Girolamo — Rodighiero Luigi — Salce Giuseppe — Gargnani Alessandro — Niccoli Vittorio — Mussetti Paolino — Tosi Giovanni — Saccardo Vittorio — Dalle Ore Girolamo — Ferrari Pietro Guglielmo — Pasini Pietro — Bruni Emilio — Valeri Domenico — Zanotti Dante — Monga Giuseppe — Brasavola Alberico — Ziliotto Antonio — Ravenna Vittorio — Bassani Giacomo.

Concessione di miniere. — Con R. Decreto del 31 luglio u. s., ai signori Zattini Giacomo, Damioli Silvio e Corna Pellegrini Pietro è stata fatta la concessione della miniera di ferro detta *Serradino* e *Longo*, posta nel Comune di Pisogne, circoudario di Breno, provincia di Brescia.

Ufficii telegrafici. — Il 3 settembre corr. in Postiglione (provincia di Salerno) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Servizio semaforico — L'*Italia Militare* dice che, affine di rendere meglio visibili i posti semaforici del

regno, la Direzione generale dei telegrafi, giusta parere dell'Ufficio idrografico della regia Marina, ha disposto che tutti i semafori vengano esternamente dipinti a scacchiera, dividendo la superficie delle pareti esterne in quattro parti rettangolari, due delle quali colorite in nero e le altre in bianco.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Transazioni scarse e di poco importanza ebbero luogo nella scorsa settemana riguardo ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali, salite da 470 a 472, retrocedettero a 470. Le Obbligazioni invariate sul prezzo di 284.50; del pari invariati i Boni a 535.

Le Sarde, della serie A, quasi nominali, costantemente a 281; e quelle delle serie B, a 277; le nuove, a 285.50.

Le Palermo-Trapani, quotate a 287; la seconda serie a 282; le Centrali Toscane a 464; le Pontebbane a 451; le Meridionali austriache, le sole ben tenute a 288.50. Le Azioni Ferrovie Romane a 145.

La Borsa di Parigi sempre molto favorevole alle Azioni Lombarde, che negoziò a 340, ed a 289 le Obbligazioni. Le Vittorio Emanuele ebbero denaro a 288. Le Azioni Ferrovie Romane trattate a 140 e 141; non quotate le Obbligazioni relative.

CONVOCAZIONI

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 1° ottobre p. v., in Padova, sede sociale (via Eremitani, 3316), per la nomina di 5 consiglieri, 4 per modificazione dello statuto, ed 1 per rinuncia.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale — Gli azionisti sono invitati a versare il 2° decime sulle loro Azioni entro il 5 ottobre p. v., presso la Banca popolare di Modena, o presso la Ditta Figli Weil Schott e C. di Milano.

Avvisi d'Asta

Il 17 corrente mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 3ª sezione, durante il triennio 1882-84, per l'ammontare complessivo di 97,500. Deposito cauzionale L. 9,750 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilochi presso Spezia, per il presunto importo di L. 440,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni. Deposito cauzionale L. 44,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un molo in prolungamento dell'antemurale nel porto di Civitavecchia, in diminuzione della somma di L. 3,764,288.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 150,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Villagrande (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria, che da Villagrande mette alla nazionale orientale di Tortolì, della lunghezze di m. 4071.60 per il presunto importo di lire 81,843.02. Deposito interinale L. 4500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo incanto dell'appalto dei lavori di riparazione occorrenti alla steccaia Michelotti sul Po, in diminuzione dell'importo di L. 39,490; così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo e visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 aste di casse da fucili per il complessivo importo di L. 87,500. Consegna entro 160 giorni in 5 rate eguali di 5000 aste per ciascuna, la prima dopo 40 giorni, e le altre 4 di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Verona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde e della fornitura del sasso calcare fossile a presidio delle medesime, lungo l'Adige Veronese, sponda destra e sinistra, ecc. in diminuzione della presunta annua somma di L. 68,856.12., così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1º gennaio 1882 a tutto il 1886. Deposito interinale 7500, cauzione definitiva L. 37,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde e della fornitura del sasso calcare fossile a presidio delle medesime, lungo l'Adige Veronese in sezione 4ª, nei Comuni di Legnago, Villabartolomea, Terrazzo e Castagnaro fino ai confini con le provincie di Padova e Rovigo, in diminuzione della presunta annua somma di L. 25,983.18, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 6400, cauzione definitiva L. 32,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rimonta e completamento della sassaia che difende l'argine sinistro di Po in Froldo Ospitale, Comune di Ficarolo, per il presunto importo di L. 66,470. Lavori da eseguire entro 80 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 4335 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8670, oltre lire 800 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bussoleno (provincia di Torino), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un edificio ad uso di Asilo infantile, Palestra ginnastica e Scuole elementari, in diminuzione dell'importo di L. 27,919.58, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo, visibili alla Segreteria municipale.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati e fortificazioni della piazza di Genova, durante il triennio 1882-1884, per il complessivo importo di L. 180,000. Deposito cauzionale L. 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione del Porto Mediceo di Livorno e del nuovo Porto di Livorno, per la presunta somma complessiva di L. 2,318,210.10. Lavori da eseguire entro 6 anni pei lavori straordinarii, ed entro 9 anni pei lavori ordinarii. Deposito interinale L. 120,000, cauzione definitiva L. 239,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un canale derivante dal fiume Sele e canali di scolo per la bonifica delle basse terre della 3ª sezione del bacino del Sele, per la presunta somma di L. 267,900. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 13,500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la fornitura di n. 200 vagoni GXF chiusi.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

34ª Settimana. — *Dal 20 al 26 agosto* 1881.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,446.—	587,156.77	406.06
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	552,218.98	382.10
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	»	+ 34,637.79	+ 23.96
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.—	15,551,632 28	10.754 93
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	14,171,118.77	9,800 22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	»	+1,380,513.51	+ 954.71
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.—	198,694·28	152.02
Settimana corrisp. nel 1880.	1,175.—	208,078.08	177.09
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132 —	+ 9,383.80	+ 25.07
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,289.39	7,132,771.53	5,531.90
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,167.72	5,545,934.90	4,749.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.67	+1,586,836.63	+ 782.53

Strade Ferrate Romane

27ª Settimana — *Dal 2 al 8 luglio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	625,789.26	19,411.32
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	571.666.89	17,781.08
Differenza (in più . . .	—	54,122.37	1,630.24
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 8 luglio 1881. .	1,681	16,713,473.25	19,201.27
Periodo corr. 1880	1,681	14,963,863.60	17,238.33
Aumento	—	1,749,609.65	1,962.94
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di aprile 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,952.25	33,912.31	3,132.56	44,997.12
Bagagli e cani . .	93.81	564.01	52.18	710.00
Merci a grande vel.	1,020.30	4734.29	585.97	6,340.56
Merci a piccola vel.	10,234.14	21,792.37	3,940.87	35,517.38
Introiti diversi . . .	368.81	544.82	250.34	1,163.97
Totale . . .	19,669.31	61,547.80	7,511 92	88,729.03

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	40,632,17	14,807,66	9,938,19
Piccola Velocità	9,872,70	569,96	2,968,03
Totali . . .	50,504,87	15.377,62	12,906,22

ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 21 Settembre 1881. N.° 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

II.

L'Italia nel 1850, allorquando si costruirono le prime vie ferrate, divisa com'era in tanti piccoli Stati, quasi nemici fra loro, non potè adottare un piano generale di costruzione, studiato in guisa da soddisfare a tutti i bisogni del paese. Ciascuno Stato intraprese a costruire quelle linee che meglio rispondevano alle sue mire politiche ed ai suoi locali interessi, punto curandosi dei bisogni degli altri vicini.

Il Piemonte costruì la difficile linea da Genova a Torino, che comprende il piano inclinato dei Giovi, e decretò la perforazione del Fréjus per mettere in comunicazione il porto di Genova coll'interno dello Stato Sardo e coi valichi alpini. Il Governo austriaco fece la gran linea dal Ticino all'Adige, e l'altra da Peri a Mantova per Verona, con mire e scopi più militari che commerciali. I Ducati di Parma e Modena iniziarono le trattative per lo studio di una linea da Piacenza a Bologna. La Toscana costruì le due linee da Firenze a Livorno, l'una per Empoli, l'altra per Pistoia. Il Governo pontificio la linea da Roma a Civitavecchia, ed il Borbonico le brevi linee nei dintorni di Napoli, delle quali la più lunga toccava Capua e Caserta, dove il Re andava a villeggiare.

Per questo fatto, allorquando nel 1860 si formò il nuovo Regno d'Italia, il Governo si trovò di avere, non una rete di ferrovie, ma parecchi tronchi, con grandi soluzioni di continuità, senza alcuna relazione fra loro, e sovente non in armonia cogl'interessi creati dal nuovo stato di cose.

Nel 1860 si aveva infatti:

1° La rete del Piemonte, in parte di Società private, e nella massima parte dello Stato, esercitata tutta dallo Stato, con concessioni diverse per le linee secondarie, meno quella Vittorio Emanuele;

2° La rete Lombarda, ch'era unita alla rete Veneta ed a quella Austriaca, in mano di una Società principalmente francese;

3° La rete Toscana, ch'era stata costituita dal Governo provvisorio della Toscana, raggruppando le diverse linee che già vi erano;

4° La rete delle Romane, concessa dal Governo pontificio, la quale comprendeva il territorio rimasto al Pontefice ed il territorio del Regno d'Italia;

7° Finalmente nel Napoletano le poche linee costruite, e, fatto grave, due concessioni, una fatta dal Governo borbonico, l'altra da Garibaldi, per la quale bisognò transigere e riordinare la concessione.

Questo era lo stato di fatto al 1860. Era necessario ed urgente che si costruissero subito nuove ferrovie, per creare e mantenere continui i rapporti fra provincie da secoli separate e che finalmente avevano potuto riunirsi in unica e libera Nazione.

Nel 1860, tutti gli eminenti uomini di Stato, che contribuirono a formare la detta unità, hanno avuto un pensiero solo: quello che vi fossero le ferrovie mancanti.

È innegabile che, se il terreno fosse stato vergine, le concessioni avrebbero potuto essere migliori, e la rete venire costituita meglio nell'interesse della Nazione; ma il problema essendo già pregiudicato, fu giocoforza passare sopra a molte considerazioni.

Si farebbe gravissimo torto (sono parole che si leggono negli Atti della Inchiesta) agli eminenti uomini che hanno steso le Convenzioni ferroviarie, se si supponesse che, allorquando le stipularono, fossero persuasi che sarebbero state sufficienti a far vivere bene e lungamente le Società.

È da credersi piuttosto, ch'essi avessero in mira di ottenere la costruzione immediata delle ferrovie, pensando che a tutto il resto si sarebbe rimediato in avvenire; e che le conseguenze di un ritardo nel porre in rapida comunicazione le popolazioni da poco riunite in Nazione, sarebbero state ben più gravi e dannose che non quelle derivanti da un vizio o difetto di qualche articolo di Convenzione, che si sarebbe potuto in seguito abrogare o modificare, come infatti è avvenuto.

Il Governo italiano, nel 1860, preoccupato che lungo l'Adriatico, da Bologna fin all'estremo Otranto, non cor-

resse la vaporiera, concluse subito una Convenzione per la *immediata* costruzione della linea litoranea; ed affinchè i lavori potessero incominciarsi subito, fece alla Società un'anticipazione sulla garanzia chilometrica pattuita.

Preoccupato poi del gran numero di Società esistenti, e desideroso di seguire l'esempio degli altri paesi, che facevano ogni sforzo per creare grosse Società, meglio adatte a soddisfare i bisogni del grande traffico e gl'interessi di una grande Nazione, addivenne, nel 1864, alla costituzione delle quattro grandi Società ferroviarie: dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali e della Vittorio Emanuele. Quest'ultima, dopo breve vita, abbandonò le costruzioni già iniziate, cedette nel 1871 al Governo le linee ultimate, le quali, sotto la denominazione di Calabro-Sicule, vennero date ad esercitare alla Società delle ferrovie Meridionali.

La Società delle strade ferrate dell'Alta Italia si formò nel 1865, aggregando alle linee della Lombardia, della Venezia e dell'Italia centrale, anche le linee del Piemonte, vendute dal Governo alla Società stessa.

A quell'epoca, il capitale sociale in azioni non venne aumentato, e si provvide a raccogliere la somma necessaria per il pagamento delle linee riscattate, facendo un imprestito.

Avendo risoluto di ricorrere al credito, la Società aprì una sottoscrizione di azioni ordinarie a lunga scadenza, la quale venne però tosto sospesa, poichè la situazione estremamente difficile del mercato e la concorrenza di un prestito contemporaneamente aperto dallo Stato, avrebbero reso soverchiamente onerosa l'operazione; e ad essa fu sostituita la creazione di Buoni rimborsabili in un breve periodo d'anni.

In tal guisa si ebbe una grande sproporzione fra il capitale in azioni (che era sempre quello portato dagli statuti del 1856) ed il capitale in Obbligazioni, che ebbe pericolosa influenza sullo stato economico della Società, allorquando le attività annuali dei bilanci riuscirono insufficienti anche a coprire per intero gli oneri derivanti dalle Obbligazioni.

L'aumento del capitale azioni, fatto, fin dall'origine, progressivamente in proporzione degli impegni, avrebbe probabilmente mantenuto più a lungo, col credito della Società, anche il corso delle sue azioni all'altezza del nominale, e facilitata la sottoscrizione di quei titoli, che furono fino ad una certa epoca assai ricercati e preferiti.

Malgrado questo triste stato finanziario, la Società dell'Alta Italia ha potentemente contribuito ad accelerare il compimento della rete ferroviaria italiana. E ciò fu fatto in un momento, in cui le condizioni politiche non bene assodate, e il credito del nostro paese scosso, avrebbero reso assai difficile a noi, abbandonati alle nostre sole forze, di compiere tanti lavori. La Società dell'Alta Italia ha migliorato grandemente tutti i rami del servizio ferroviario, ha ribassato tutte indistintamente le tariffe, e introdotte facilitazioni grandissime nei trasporti.

Essa ha presentato inoltre condizioni tali di solidità, di disciplina e di ordine, da non potersi disconoscere. In Lombardia (sono parole dell'Inchiesta) molti hanno avuto occasione di apprezzare il personale dell'Alta Italia, incominciando dalle persone egregie poste a capo dei diversi Servizii; e certo, per intelligenza, zelo, moralità, quel personale nulla lasciò mai a desiderare.

Da quattro o più anni, dacchè le sorti di questa Amministrazione rimangono combattute ed incerte, se maggiori disordini non sono avvenuti, se i servizi non si sono resi più difficili, in gran parte è dovuto alla bontà degli elementi di cui si componeva l'Amministrazione medesima.

È in base a queste considerazioni che la Commissione nel suo rapporto, parlando della Società dell'Alta Italia, conclude dicendo: « Che essa aveva saputo crearsi un personale intelligente, attivo, disciplinato; aveva provvisto un materiale mobile, se non abbondante, pure corrispondente ai bisogni del traffico; aveva costruito linee difficili, come quella della Porretta, in modo lodevole; aveva avuto nel suo Consiglio uomini di specchiata onestà e di alta intelligenza ».

Alla quale conclusione noi, che da lungo tempo conosciamo ed abbiamo potuto apprezzare le doti di tutto il personale ferroviario dell'Alta Italia, di lieto animo ci associamo, felici che tale giudizio si trovi stampato in un documento ufficiale, e parta da una Commissione tanto competente e che fece un lavoro generalmente giudicato coscienzioso ed imparziale.

(*Continua*).

LE FERROVIE D'ACCESSO AL GOTTARDO

NOVARA-PINO e GALLARATE-LAVENO

(*Fine — Vedi num.* 37).

Tra le prime fornaci dell'abitato di Caldè, a breve tratto dopo lo sbocco della galleria di Laveno, e la borgata di Germignaga, si estende il tronco successivo, il settimo, assunto in appalto dall'Impresa Miniggio, e che si sviluppa (come fu accennato) sopra una falda morenica, solcata da avvallamenti e da tagli ragguardevoli, protesa dentro il lago nei promontorii calcari di Caldè e di Punta-Lavello. Le gallerie attraverso questi promontorii, i manufatti sui corsi d'acqua e sugli avvallamenti incassati nelle corrosioni degli ammassi ghiaiosi e detritici, e le opere di sostegno verso il lago nelle sinuosità della falda, costituiscono, anche in questo tronco, una serie ragguardevole di opere di non iscarso rilievo. Tenuto conto che questo è il tronco ultimo consegnato, i lavori vi sono già sufficientemente sviluppati, perchè i tagli ed i rilevati sono avviati, le 3 gallerie del tronco sono tutte attaccate, e presto si porrà mano alle opere d'arte.

La traversata di Germignaga e del fiume Tresa che ne lambisce i caseggiati, traversata che si effettua con un lungo viadotto; la costruzione della importantissima Stazione internazionale nella pianura di Luvino, e la esecuzione di una galleria attraverso il colle alle spalle dell'abitato medesimo, formano il lavoro del tronco 8°, eseguito dall'Impresa Pellini e Negretti. I movimenti di materie, che vi sono rilevantissimi per una lunga e profonda trincea presso Germignaga e pel ragguardevole rilevato che costituisce il piazzale della Stazione, sono in corso di attiva esecuzione. La galleria di Luvino, lunga m. 693.75, attaccata all'uno ed all'altro imbocco, è perforata in calotta, per m. 141 da una parte, e per m. 72 allo sbocco. E il ponte-viadotto di Germignaga, costituito da un ponte obliquo a travata in ferro, di m. 42 di luce retta, sul fiume Tresa, e da 6 arcate in muratura laterali, ed altre opere murarie di non lieve conto, sono tutte in corso di esecuzione.

Ma dove il lavoro è più particolarmente animato da notevole attività, è nei numerosi e ragguardevoli fabbricati, che devono costituire la Stazione internazionale. Fabbricati-passeggieri ed annessi, magazzini-merci e piani caricatori, magazzini doganali, rimesse-locomotive e carrozze, ecc., sono tutti fabbricati fondati e in corso di fondazione; e molti, il principale specialmente, cioè il fabbricato passeggeri lungo m. 155, che misura la superficie di m. q. 3246, sono portati al piano terreno, e raggiungeranno la copertura, se eventi eccezionali non fanno ostacolo, prima delle nevi.

Nono, decimo ed ultimo tronco si seguono e si rassomigliano nella natura generale dei terreni sui quali si sviluppa la via, costituiti in massima parte da talcoschisti e gneiss granitici.

Profondi tagli nella roccia, alti rilevati sostenuti da

muri verso il lago, frequenti gallerie perforanti le sporgenze rocciose della falda, e numerosi manufatti valicanti le insenature, che infinite solcano la falda stessa portando al lago le acque delle sovrastanti pendici, costituiscono in quella tratta una serie quasi non interrotta di ragguardevoli opere d'arte.

Le costruiscono le Imprese Bulgheroni, ing. Brichieri e ing. Bellani. I lavori intrapresi da pochi mesi nel tronco 9°, sono invece in corso da oltre un anno negli ultimi due tronchi, primi dati ad appalto, e le opere bene sviluppate nel primo, sono avanzatissime in questi due.

Nel detto tronco sono importanti, per lunghezza e difficoltà di esecuzione, le gallerie, e di molto rilievo due viadotti, uno dei quali valica l'avvallamento del torrente Colmegna, l'altro un burrone, nel quale sotto la ferrovia si sviluppa la strada comunale.

Nel tronco 10° sono meritevoli di un cenno particolare le due gallerie di Maccagno inferiore e superiore, lunga m. 644.50 la prima e m. 703 la seconda, forate ambedue completamente in galleria di avanzamento, e progredite nelle fasi successive di lavoro. Tra i manufatti, sono rimarchevoli il viadotto di Maccagno, di 3 arcate di m. 9 l'una; il ponte a travata in ferro, di m. 41.50, sul fiume Giona; ed un viadotto di 4 luci, di m. 8 cadauna.

Nel tronco 11° sono importanti le due gallerie del Ronco Scigolino e di Pino, il viadotto del Rio Molinara, di 3 arcate di m. 12 ognuna, ed il ponte in ferro di m. 20 di luce sul Rio Dirinella, che forma il confine fra l'Italia e la Svizzera.

I lavori e gli appalti che abbiamo finora passati in rassegna, riguardano la formazione della sede stradale, colle opere di terra e murarie che la costituiscono, ed i fabbricati di Stazioni e di case di guardia; i residui lavori, cioè le opere metalliche, la provvista dei materiali d'armamento e dei meccanismi delle Stazioni, furono già oggetto di studii e di progetti, che ebbero la sanzione superiore, e dei quali ora sono in corso o stanno per esserlo, le gare d'appalto.

Fatta così una sommaria rassegna di tutti i lavori della linea principale d'accesso al Gottardo sul nostro territorio da Novara a Dirinella, ci lusinghiamo d'aver data un'idea sufficientemente chiara dell'importanza delle opere da eseguirsi, del soddisfacente loro stato di avanzamento, e del rilevante lavoro che rimane a compiere. Se tuttavia può ritenersi che i movimenti di materie, ed in massima le gallerie e le opere d'arte, potranno essere ultimate nei limiti di tempo stabiliti dai contratti, occorre però riconoscere e ritenere che il ponte sul Ticino e la galleria di Laveno costituiscono due opere di eccezionale importanza, il cui avanzamento può da imprevedute circostanze essere facilmente rallentato e ritardato. Anche la Stazione di Luvino, coi suoi grandiosi e numerosi fabbricati, benchè attivamente condotta, può subire incagli e ritardi.

È perciò che, a conclusione di questa succinta esposizione dello stato dei lavori, non ci consentiamo la licenza, come sarebbe ovvio di fare, di precisare un'epoca presumibile di ultimazione. Ci limitiamo ad accennare che le cure premurose dimostrate dal Ministero in ogni circostanza riguardo a questa costruzione, urgentemente richiesta da interessi importanti e da accordi internazionali; l'alacrità provata del personale che vi è addetto, l'attività ed il buon volere finora manifestati dalle Imprese, danno lusinga a ritenere che, mercè il proseguimento concorde di questi mezzi, l'ultimazione dei lavori di tutta la linea possa effettuarsi prima del finire dell'anno 1882.

Abbiamo indicate nel titolo di questi cenni ambedue le linee, che, convergendo ed unendosi a Laveno, devono guidare alla Galleria del S. Gottardo il commercio dell'Adriatico e del Tirreno, perchè, oltre all'essere affidate ad una medesima Dirigenza, hanno comuni l'obbiettivo e l'importanza di via ferrata per commerci internazionali.

È perciò che anche della Gallarate-Laveno diamo qui un breve cenno del tracciato e dello stato di avanzamento della esecuzione.

Questa linea si stacca dall'attuale Stazione di Gallarate, e, girato con largo andamento il colle di Crenna, prosegue quasi in rettilineo sull'amplo altipiano, che si estende dalle falde di questo colle fino all'avvallamento, nel quale lo Strona scende al Ticino; e, valicato quel corso d'acqua, si sviluppa sulle pianure di Cimbro, fino all'incontro della catena di colli morenici, che da Bodio a Vergiate separa quelle pianure dalle plaghe bagnate dai bacini dei laghi di Varese, di Comabbio, di Biandronno e di Monate.

La linea attraversa in galleria, fra Villa-Dosia e Cuvirone, nella località detta Ronco, questa catena di colline; indi corre verso settentrione nella plaga serrata dai 4 laghi sopraindicati, lambendo i colli di Varano, di Ternate e di Travedona; e prosegue sulle pianure ondulate che vi succedono, fino ad una seconda catena di colline, che, fra Biandronno e Brebbia, si estende dal lago di quel nome al Lago Maggiore. Valicata questa seconda catena, la via ferrata passa fra i colli, sui quali trovansi gli abitati di Bogno e di Besozzo; ed attraversando in galleria l'altura di S. Colombano, esce nella pianura di S. Giano, nella quale, prima di raggiungere il colle di Mombello, attraversato in galleria dalla linea da Oleggio, si collega a questa linea davanti l'imbocco di quella galleria.

Due tronchi d'appalto, lungo il primo chil. 15 e circa chil. 14 il secondo, costituiscono la linea fra la Stazione di Gallarate ed il punto di incontro colla Novara-Pino a S. Giano; e due Imprese costruttrici vi corrispondono, cioè l'Impresa Calcaterra nel 1° da Gallarate a Varano, e l'Impresa Luraschi nell'altro da Varano a S. Giano.

Il personale assegnato a ciascuno di questi due tronchi ha intrapreso, da oltre un mese, il proprio lavoro, ed i tracciamenti di esecuzione sono ultimati nel 1° ed a buon punto nel 2°; in ambidue poi è attiva la compilazione dei rilievi e dei disegni di consegna, ed è avviatissima l'opera per la espropriazione dei terreni; cosicchè pei primi del prossimo ottobre, l'intera linea sarà consegnata per l'esecuzione alle Imprese assuntrici, cogli elaborati relativi e coi terreni sui quali cadono le opere principali.

Queste sono due lunghe e profonde trincee fra Crenna e Cimbro, la galleria del Ronco, lunga m. 15.10, ed un viadotto, di 5 archi di m. 12 di luce ciascuno. presso Varano, collocato sull'avvallamento compreso fra i due laghi, nel quale passano lo scaricatore Brebbia e parecchie strade: opere tutte del primo tronco. Nel secondo sono rimarchevoli due importanti trincee presso Ternate e presso Besozzo, la galleria di S. Colombano lunga m. 535, il ponte-viadotto di Besozzo, di 7 archi di m. 12 ciascuno, sull'avvallamento del Bardello; il ponte-cavalcavia del Gobbione, di 2 archi di m. 7; e parecchi manufatti di passaggio attraversanti le alte trincee, di altezze da 12 a 18 metri. L'uno e l'altro hanno inoltre numerose e ragguardevoli opere d'arte per attraversamento di strade e di frequenti corsi d'acqua, solcanti la plaga percorsa.

Lo spazio di tempo stabilito dai contratti per l'esecuzione delle opere indispensabili all'apertura all'esercizio essendo di mesi 13 per ambedue i tronchi, non facciamo previsioni eccessivamente rosee, esprimendo la lusinga che, pochi mesi dopo l'ultimazione della linea da Genova, anche l'orientale da Milano potrà essere aperta al pubblico servizio; ed il nostro paese, a lieve intervallo di tempo dall'apertura del sotterraneo del Gottardo, vedrà avviata sul proprio territorio, ampia ed abbondante, dispensatrice dei prodotti delle ricche plaghe dell'Oriente e del Mezzogiorno, la corrente dei trasporti e dei commerci fra il Mediterraneo ed il Mare del Nord.

Ing. F. N.

Nota bene. — Nella prima parte del presente articolo, inserita nel numero precedente (37), al 4°. capoverso, ove si parla della *gigantesca mole calcare-silicea* del Sasso del Ferro, deve leggersi *calcare-dolomitica*.

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Pregiatissimo Amico

Accompagno la tabella, che dimostra lo stato dei lavori nella galleria del Colle di Tenda al 31 agosto p. p., e la quantità di lavoro eseguito nell'ultimo trimestre (giugno, luglio ed agosto), in relazione al bimestre precedente (1).

Dalla presente tabella si rileva, che al 31 agosto restavano da escavare, in piccola sezione di *avanzata*, soli metri lineari 151,91, e m. lin. 350.56 soltanto per dare compiuto tutto il rivestimento. Le due teste agl'imbocchi, in pietra da taglio, sono compiute, e si sta lavorando alle ali di accompagnamento. Furono chiusi due vôlti del ponte-viadotto in tre archi sul torrentello La-Cà, e se ne sta costruendo il terzo

Come si vede, lo stato dei lavori è soddisfacente, ed è più avanzato di quanto portava il programma generale, che l'Impresa si era proposto, coordinandolo col termine contrattuale di tempo, che è l'agosto dell'anno venturo.

Questo stato d'avanzamento però, a cui sono giunti i lavori, è essenzialmente dovuto agli sforzi fatti dall'Impresa Giovanetti per guadagnar tempo, nella speranza che fosse accolta la sua proposta, di dare cioè libero passaggio entro la galleria nell'aprile dell'anno prossimo, anzichè nell'agosto, contro un compenso da convenirsi. La proposta aveva otteuuto buona accoglienza dalla Direzione dei lavori, ed era stata regolarmente trasmessa da questa al Ministero dei lavori pubblici fin dall'aprile prossimo. Di ciò io v'informava nell'ultima mia relazione (1).

Senonchè, ignorasi per quale motivo, il Miuistero pare non stimasse necessario, nè opportuno occuparsi di quella proposta.

Torino, 18 settembre 1881.

Vostro aff.mo amico
Ing. FERRARI.

(1) V. *Monitore* N. 26 a. c.

(2) V. *Monitore* citato.

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 31 agosto 1881, e quantità di lavoro eseguito nei mesi di giugno, luglio ed agosto detto anno.

(Lunghezza di progetto m. 3173.56).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Lunghezze complementari		Lavoro eseg. dal 1° giugno a tutto 31 agosto	OSSERVAZIONI
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	Al 31 agosto	Al 31 maggio		
1	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . . »	1568.00	1255.00	2823.00	350.56	572.06	221.56	Le roccie continuano, senza sensibile cangiamento come nell'ultimo resoconto.
2	Canali di *strozzo* . . . . . . »	24.00	31.50	55.50	295.06	450.56	155.50	
3	Vôlti in calotta . . . . »	17.00	27.50	44.50	250.56	383.56	133.00	
4	Scavi per vôlti in calotta . . »	6.00	11.00	17.00	233.56	347.56	114.00	
5	*Strozzetti* . . . . »	15.00	23.50	38.50	195.06	366.56	171.50	
6	*Avanzate* . . . . »	14.30	28.85	43.15	151.91	288.96	137.05	
	Somma . . . m.	1644.30	1377.35	3021.65				

SERVIZIO DEI PACCHI POSTALI

nell'interno del Regno e coll'estero

La Direzione generale delle poste ha pubblicato le seguenti norme pel servizio dei pacchi postali, in esecuzione della legge approvata dal Parlamento, e già da noi riferita:

Col 1° ottobre p. v. gli Ufficii postali all'uopo autorizzati accetteranno pacchi per l'interno del Regno, per l'Austria-Ungheria, il Belgio, la Bulgaria, la Danimarca, l'Egitto, la Francia, la Germania, il Lussemburgo, il Montenegro, la Rumenia, la Serbia, la Svezia e Norvegia, la Svizzera, la Tunisia e le sole località della Turchia in cui sono stabiliti Ufficii postali austriaci, e cureranno la distribuzione dei pacchi in arrivo.

Le principali norme, che regolano tale servizio, sono le seguenti:

1. *Peso e volume dei pacchi* — I pacchi da consegnarsi alla Posta non possono eccedere il peso massimo di 3 chilogrammi ed il volume di 20 decimetri cubi. Nei limiti del detto volume, nessuna delle dimensioni può eccedere i 60 centimetri.

2. *Oggetti esclusi od ammessi condizionatamente* — I pacchi non possono contenere lettere o scritti, che abbiano il carattere di corrispondenza, *salve le indicazioni che si riferiscono strettamente all'invio dei pacchi stessi*, materie esplodenti od infiammabili, e la cui spedizione non fosse autorizzata da leggi o da regolamenti doganali o di pubblica sicurezza.

Non si accettano spedizioni di animali vivi.

Le merci fragili, i commestibili ed i liquidi sono accettati a condizione esplicita, da ripetersi nella bulletta di spedizione, che l'Amministrazione non risponde della loro rottura, del loro naturale deperimento in viaggio e della loro dispersione.

3. *Tasse di trasporto o di rispedizione per l'interno* — La tassa di trasporto per l'interno del Regno, da pagarsi anticipatamente, è stabilita in centesimi 50 per pacco, qualunque sia la distanza a percorrersi.

Sono sottoposti a nuova tassa di centesimi 50 i pacchi da rispedirsi da una ad altra località del Regno a richiesta dei destinatarii, e quelli da rimandarsi ai mittenti in caso di rifiuto dei destinatarii.

4. *Tassa di trasporto per l'estero* — La tassa dei pacchi per l'estero, limitatamente agli Stati più sopra indicati, è determinata da apposita tariffa, e varia secondo la destinazione dei pacchi e la via per la quale sono istradati.

5. *Recapito a domicilio* — Fino a che non sia istituito il

servizio di consegna a domicilio nell'interno del Regno, potranno solo accettarsi domande di distribuzione a domicilio per gli Stati esteri, che hanno stabilito siffatto modo di consegna.

La tassa supplementare per la consegna a domicilio dei pacchi diretti all'estero è fissata in centesimi 25, da pagarsi dal destinatario.

6. *Ricevuta di ritorno* — Pei pacchi che circolano nell'interno del Regno, lo speditore può chiedere, mediante il pagamento anticipato di centesimi 20, una ricevuta, firmata dal destinatario, dell'effettuata consegna del pacco da lui spedito.

7. *Indirizzo ed imballaggio* — I pacchi, tanto per l'interno del Regno che per l'estero, devono essere presentati agli Ufficii postali con chiaro e preciso indirizzo, imballati o chiusi, e sempre suggellati, per cura degli speditori, in modo che il loro contenuto sia preservato dai danni dell'attrito, della umidità e della pressione, ed il pacco non possa essere manomesso senza lasciare traccia apparente di violazione.

8. *Bullette di spedizione e dichiarazioni in Dogana* — Ogni pacco deve essere accompagnato da una bulletta di spedizione, compilata dallo speditore sopra stampato che viene somministrato gratuitamente dall'Amministrazione postale.

Quelli per l'estero debbono inoltre essere accompagnati dalle prescritte dichiarazioni in Dogana, sopra stampati somministrati del pari gratuitamente dagli Ufficii postali.

9. *Mezzi di trasporto* — La spedizione dei pacchi si effettua ordinariamente coi treni-*omnibus* delle Strade ferrate, colle tramvie, coi piroscafi postali nazionali, e cogli altri mezzi edibiti al servizio di posta.

10. *Diritti doganali, postali esteri e di dazio-consumo.* — I diritti doganali e di dazio-consumo, ed eventualmente quelli postali esteri devono essere soddisfatti dai destinatarii all'atto della consegna dei pacchi.

Rifiutandosi il destinatario di pagare tali diritti, nonchè le multe e le ammende amministrativamente applicate, il pacco non sarà consegnato, e si procederà contro lo speditore per le multe e le ammende anzidette.

11. *Consegna* — I pacchi vengono consegnati, contro ricevuta, alle persone cui sono diretti od ai loro rappresentanti. I biglietti di ricognizione personale, istituiti colla legge del 23 giugno 1873, n. 1442, sono anche valevoli pel ritiro dei pacchi postali.

12. *Responsabilità della Posta* — La responsabilità dell'Amministrazione cessa colla ricevuta del pacco per parte del destinatario, o colla consegna alla persona che ha dimostrato di portare realmente il nome e cognome che stavano scritti sul pacco.

13. *Indennità in caso di smarrimento* — In caso di smarrimento, non cagionato da forza maggiore, l'Amministrazione delle poste corrisponde allo speditore, od, a richiesta di questo, al destinatario, una indennità di L. 15.

14. *Risarcimento in caso di guasto o di deficienza* — In caso di guasto o di deficienza nel contenuto di un pacco postale, pure non cagionato da forza maggiore, l'Amministrazione delle poste corrisponde un risarcimento proporzionale al danno sofferto od alla deficienza effettiva del pacco, senza che tale risarcimento possa eccedere le L. 15.

Oltre gli accennati compensi, l'Amministrazione non è obbligata ad altre indennità o risarcimenti, nè sarà tenuta responsabile pei casi di ritardo nello arrivo o consegna dei pacchi.

15. *Diritto a reclamo* — Il diritto a reclamo per indennità è prescritto dopo sei mesi dal giorno della consegna pei pacchi dell'interno del Regno, e dopo un anno pei pacchi originarii dall'estero.

16. *Vendita dei pacchi* — L'Amministrazione può vendere, senza preavviso e senza formalità giudiziarie:

a) I pacchi contenenti merci soggette a deteriorarsi od a corrompersi, non ritirati in tempo utile, e quelli i cui destinatarii si rifiutassero di pagare i diritti doganali, postali e di dazio-consumo;

b) I pacchi rifiutati dai destinatarii e dagli speditori, e quelli che, rifiutati dai destinatarii, non potessero essere restituiti a chi li ha spediti, perchè irreperibili.

La vendita, di cui alla lettera *a*), potrà farsi quando l'Amministrazione lo creda necessario; quella dei pacchi contemplati alla lettera *b*), dopo la giacenza di sei mesi dal giorno della loro spedizione.

Il prezzo di vendita resta a disposizione di chi di diritto per cinque anni; trascorso il qual termine, è devoluto all'Erario.

17. *Apertura dei pacchi* — Gli uffiziali delle Poste hanno diritto di aprire i pacchi:

a) Per visita doganale e di dazio-consumo;

b) Per accertare, in caso di dubbio, che non contengano lettere, scritti od oggetti in contravvenzione alla legge.

18. *Sopratassa pei pacchi contenenti lettere o scritti* — I pacchi contenenti lettere o scritti saranno gravati di una sopratassa, pari al decuplo delle tasse delle lettere o degli scritti non affrancati, la quale sopratassa non potrà mai essere inferiore a L. 5.

19. *Ammende* — La spedizione invece degli altri oggetti in contravvenzione al disposto delle leggi doganali e di pubblica sicurezza è punita con un'ammenda dalle L. 5 alle L. 50, senza pregiudizio, in caso di dolo, delle maggiori pene in cui il colpevole potrebbe essere incorso, secondo il diritto comune.

Roma, 12 settembre 1881.

Il Direttore generale, A. Capecelatro.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Il giorno 13 del corrente mese ebbe luogo all'Aja la chiusura delle Conferenze di statistica ferroviaria internazionale. Tanto alla prima riunione della Conferenza, quanto alla chiusura, intervenne il Ministro delle acque, del commercio e dell'industria. Nella prima seduta fu nominata una Commissione con incarico di riferire sulle molte variazioni chieste ai moduli statistici concretati nelle Conferenze precedenti; e nelle sedute successive furono discusse le proposte della predetta Commissione e stabiliti i nuovi modelli di prospetti da servire per la statistica internazionale.

Veniamo informati che la Società Belga per le vetture a letti è intenzionata di mettere quanto prima in circolazione delle nuove vetture, le quali, per la loro disposizione, presenteranno maggiori comodità di quelle attualmente in servizio sulle nostre ferrovie. Queste anzi verrebbero tolte dalla circolazione di mano in mano che entrerebbero in servizio le nuove sovraccennate.

Sappiamo che il sig. Felice Levi di Torino ha fatto all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia la proposta di noleggio di 300 carri da carbone. La proposta stessa ha incontrata la piena adesione di quell'Amministrazione, che si è fatta sollecita di chiedere la voluta autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale, se le nostre informazioni sono esatte, avrebbe già assentito alla proposta. Il nolo chiesto per ogni vagone, ci viene assicurato essere molto al disotto di quello pagato lo scorso anno, pel nolo di vagoni, dalle Ferrovie dell'Alta Italia alla Società ungherese.

È questo un provvedimento pel quale merita lode l'Amministrazione ferroviaria, che in ogni circostanza cerca rendersi vieppiù benemerita verso il nostro commercio. E qualora si consideri che nel solo mese

di agosto le merci trasportate sommarono in totale ad un carico di 600,000 tonnellate (cifra questa non mai raggiunta negli scorsi anni, neppure nei mesi di maggior traffico), ben si comprenderà di quanta utilità saranno per riuscire i nuovi vagoni. che si tratta di mettere in servizio.

><

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha allo studio le forniture di materiale mobile da farsi sui fondi già stanziati per gli anni 1882-83-84-85-86, e ciò allo scopo di aprire sollecitamente le gare con più comode e vantaggiose condizioni di consegna, nell'interesse dell'industria nazionale, la quale potrà così concorrere più facilmente per forniture anche più importanti, di quanto non comporterebbe l'attuale sviluppo delle varie officine e stabilimenti.

><

Sappiamo che venne stipulata dall'Amministrazione dell'Alta Italia col sig. G. Spatz una Convenzione per la vendita dei biglietti ferroviarii nell'*Albergo Milano* della città stessa di Milano.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Cremona ha instato presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, affinchè il treno recentemente istituito fra Cremona e Codogno, in coincidenza a Cremona coi treni 452 da Mantova e 142 per Milano, sia mantenuto anche dopo la chiusura della Esposizione nazionale di Milano, come quello che soddisfa a moltissimi commercianti, i quali lo trovano oltremodo vantaggioso al commercio di Mantova e di Cremona.

><

Ci consta che il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) avrebbe fatte alcune lievi obbiezioni intorno alla tariffa da adottarsi sulle strade ferrate pel trasporto delle merci nei casi di interruzione delle linee.

><

La Società di navigazione Rubattino e Florio accorderanno la riduzione del 50 p. 0\|0 sul prezzo di trasporto coi propri piroscafi agl'invitati al VII Congresso dell'Associazione medica nazionale, da tenersi in Roma dal giorno 6 al 10 ottobre p. v. Le Amministrazioni ferroviarie del pari assentiranno, in tale occasione, alle consuete riduzioni di tariffa.

><

Interpretando i desiderii di molti industriali, l'Amministrazione dell'Alta Italia ha proposto, ed il Ministero dei lavori pubblici ha approvato, una nuova tariffa assai ridotta pel trasporto delle ruotaie usate o di scarto, messe in vendita nei suoi magazzini, oppure dalle altre Amministrazioni italiane.

><

Allo scopo di rendere impossibili i furti dei bagagli, si stanno adottando dall'Amministrazione dell'Alta Italia diversi provvedimenti, e si sta ora esperimentando l'applicazione nei vagoni di una divisione, sistema Dorio, che elide la parte ove sono caricati i bagagli da quella occupata dal personale di servizio.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato una modificazione alla tariffa locale n. 1 dell'Alta Italia, colla quale fu ridotto dalle 30 alle 20 tonn. il peso minimo per spedizione.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato che la Stazione di Modane (locale) sia ammessa a tutte le tariffe generali e speciali interne dell'Alta Italia, nonchè alle tariffe speciali comuni per la grande e piccola velocità ed alla tariffa di transito A, piccola velocità, in vigore pel servizio cumulativo italo-francese.

><

Ci scrivono da Macerata che quell'Ufficio tecnico governativo per gli studii della linea ferroviaria Macerata-Albacina-Fabriano ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco che comprende la Stazione di Matelica, lungo m. 1,580. La lunghezza del tronco è divisa: per la parte planimetrica, in m. 486 di rettilinei, ed in m. 1,094 di tratti in curva, aventi un raggio minimo di m. 200; per la parte altimetrica, in metri 360 di orizzontali, ed in m. 1,220 di tratti in discesa, con una pendenza massima del 16 per mille.

L'importo totale dei lavori preventivati ammonta a L. 216,000; e di queste, per lavori da appaltare lire 160,000, e per spese da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa L. 56,000.

I fabbricati previsti per la Stazione di Matelica sono i seguenti: Fabbricato dei viaggiatori, marciapiedi, cessi, piano caricatore coperto, piano caricatore scoperto. rimessa per locomotive, e rifornitore. Oltre ai detti fabbricati, devesi pure eseguire una casa cantoniera e N. 5 manufatti, della luce rispettiva di metri 1.50, 2, 3, 4 e 6.

><

I lavori di riordino generale della Stazione di Venezia furono aggiudicati alla ditta Giuseppe Luzzati, col ribasso dell'8.15 0\|0 sui prezzi di tariffa.

><

È stata approvata la costruzione di un secondo binario fra Tortona e Voghera.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari, approvate con la legge del 29 luglio 1879:

9 *settembre* — Asta definitiva per l'appalto del tronco da Seregno al torrente Lambro, della linea di 3ª categoria da Ponte San Pietro a Seregno. — Deliberato al sig. Federico Antonielli, col ribasso complessivo del 30.89 p. 0\|0 sulla somma di appalto, ossia per L. 129,195.65.

15 *settembre* — Asta definitiva per l'appalto del tronco dal canale del Ghiareto al torrente Caprigliola, della linea di 1ª categoria da Parma a Spezia. — Deliberato al sig. Costantino Cozzani per la somma di L. 623,325.58, ossia col ribasso totale del 37.36 p. 0\|0 su quella di appalto.

15 *settembre* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Mandolossa-Provaglio, della linea di 3ª categoria da Parma a Brescia ed Iseo. — Deliberato provvisoriamente al sig. Cesare Bertazzoli per la somma di L. 620,673.90, corrispondente cioè al ribasso del 3.05 p. 0\|0 sull'importo di appalto. I fatali scaderanno il 10 del prossimo ottobre.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, tra le deliberazioni prese dal 12 al 17 corr. ha approvato i progetti riflettenti:

La costruzione di travate metalliche per ponti lungo il tronco Bressana-Broni, della ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia;

L'impianto e l'esercizio di un *tramway* a vapore da Forlì a Meldola.

Il Consiglio medesimo approvò il progetto di costruzione del 2° tronco della ferrovia Faenza-Pontassieve-Firenze.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha opinato che possano essere approvati, anche per gli effetti dell'art. 9 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, i seguenti progetti:

a) per spostamento del muro di chiusura fra i chilometri 0.799 e 1.125 del tronco della ferrovia da Palermo a Cammarota;

b) per ampliamento della Stazione della Bovisa sulla ferrovia da Milano ad Erba;

c) per la costruzione di una casa di abitazione del personale inferiore della Stazione di Bovino, sulla linea ferroviaria Foggia-Napoli;

d) per la costruzione di due acquedotti sulla linea Napoli-Reggio, destinati a dare scolo alle acque provenienti dal Vico di Troja e dalla strada di Santa Maria della Bruna.

Il Consiglio medesimo approvò l'appalto dei lavori del tronco Treviso-Ponte di Piave, della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, in conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, nell'intento di porre il Commercio in grado di computare i prezzi di trasporto fra le diverse Stazioni di questa rete, si è compilato un *Prontuario delle distanze in chilometri*, da servire esclusivamente ad uso del pubblico; e che perciò, a cominciare dal giorno 12 corrente, venne messo in vendita, al prezzo di lire *sei*, nelle Stazioni sottoindicate:

Adria, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Carrara, Chivasso, Codogno, Como, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze S. M. N., Genova P. C., Genova P. P., Lecco, Lodi, Lucca, Mantova, Milano Centrale, Milano P. G. Milano Agenzia, Modena, Monza, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Reggio Emilia, Rovigo, Savona, Sampierdarena, Torino P. N., Torino P. S., Treviso, Udine, Venezia Scalo, Venezia Stazione, Vercelli, Verona P. V., Vicenza.

— La stessa Direzione annuncia pure:

Non è infrequente il caso che persone estranee al servizio ed alla sorveglianza della ferrovia s'introducano senza permesso nel recinto di essa e delle sue dipendenze, contravvenendo così al disposto della legge sui lavori pubblici e del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Tale infrazioni di legge essendo bene spesso causa di infortunii (sicchè anche il Ministero ebbe di recente a muovere osservazioni in proposito), si ricordarono al personale delle Stazioni gli articoli 102, 103, 104 e 105 del regolamento sul servizio di dettaglio, ed a quello della manutenzione lungo le linee l'articolo 71 del relativo regolamento, raccomandando che venga esercitata la più attenta vigilanza sui binarii, sia delle Stazioni che fuori, e sulle loro adiacenze, segnatamente presso ai passaggi a livello e nei luoghi delle manovre.

Verranno prese severe misure a carico degli Agenti, che risultassero colpevoli di trascuratezza in questa parte del servizio.

— A togliere gl'inconvenienti che si verificano nel trasporto e nella consegna in arrivo di recipienti, sia pieni che vuoti, per la mancanza di contrassegni, si previene il pubblico che d'ora innanzi non saranno accettati per la spedizione i recipienti di qualunque forma o dimensione, come botti, tini, tinozze, barili, bigonce, mastelli e simili, i quali non portassero esternamente dipinto sui due fondi, con colore a vernice od altra materia non facilmente cancellabile, una marca dell'altezza non inferiore ad un decimetro, composta di due lettere dell'alfabeto e di un numero progressivo.

Il mittente di tali spedizioni sarà pure tenuto a ripetere sulle lettere di porto o sui bollettini le marche dipinte sui recipienti stessi, che dovranno altresì portare l'indirizzo del destinatario, solidamente assicurato ed in luogo facilmente visibile.

Ferrovia Gallarate-Pino-Novara. — D'incarico del Ministero dei lavori pubblici, alle ore 10 antimeridiane del 3 prossimo ottobre, presso la Prefettura di Milano, verrà tenuto un primo esperimento d'asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche dei ponti in ferro cadenti lungo la ferrovia Gallarate, ad un punto della Pino-Novara, superiormente a Sesto Calende, per la presunta somma di L. 66,700.

La lavoratura ed il montaggio delle travate in officina dovrà essere eseguito nel termine di mesi quattro, a partire dal giorno in cui sarà dato l'ordine di incominciare i lavori. La posa in opera delle impalcature dovrà essere compiuta nel termine di mesi quattro dalla data di consegna delle murature.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3500, ed in L. 7000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Leggesi nella *Gazzetta di Belluno*:

Il Consiglio provinciale di Belluno, nella seduta del 9 corrente, deliberò a grande maggioranza, con un solo voto contrario, il pagamento delle quote chieste dal Ministero del tesoro, in conformità della legge 19 aprile 1872, sugli stanziamenti fatti nel bilancio dello Stato per le spese di costruzione della nostra strada ferrata.

La Deputazione provinciale penserà poi a farsi rifondere dalla Provincia di Treviso la quota che Belluno sta per versare per conto di quella.

Ecco il testo della deliberazione:

« Il Consiglio ha autorizzato la Deputazione provinciale ad incontrare, per conto della Provincia, un prestito di lire 132 mila, onde pagare le due rate chieste dal Ministero, salvo rimborso dalla Provincia di Treviso del quoto che le verrà assegnato, coi relativi interessi, nel riparto definitivo da farsi dal Governo; prestito che verrà ridotto a sole lire 81,717.13, qualora, come devesi ritenere, il Governo voglia scontare dalla somma richiesta quella di lire 50,282.87, dispendiata anticipatamente dalla Provincia, fino dall'anno 1880, con autorizzazione del Governo, per l'allargamento del ponte sul Cordevole ad uso della ferrovia »

Ferrovie Romane. — Relativamente al servizio cumulativo italo-francese, la Direzione generale delle Ferrovie Romane fa noto quanto segue:

In conformità di quanto è stato già notificato con avviso al pubblico, col giorno 16 andante le attuali tariffe, italo-francesi pei trasporti a grande velocità, insieme ai relativi supplementi, vennero abrogate e sostituite da nuove tariffe; sono ammesse al servizio cumulativo altre Stazioni delle Ferrovie Romane, limitatamente *per ora ai detti trasporti a grande velocità*; e infine vennero attuate anche delle nuove tariffe a piccola velocità, ma soltanto per il percorso delle ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo.

Ferrovia S. Arcangelo-Fabriano. — Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto di mas-

sima della ferrovia S. Arcangelo città-Urbino-Fabriano, ed ha espresso il voto che, sospeso il giudizio sulle varianti invocate fino all'esito degli studii, intanto si dia mano allo studio definitivo dei tratti di ferrovia da Fabriano al chilometro 18° e dal chilometro 44° al 79°. Ha poi incluso la linea nelle tabelle del bilancio di prima previsione del 1882, per un primo stanziamento di L. 270,000.

Ferrovia Umbro-Aretina. — Si ha da Città di Castello.

Giovedì fu adunata nuovamente a Città di Castello l'assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina. L'ordine del giorno recava « Relazione e parere della Deputazione amministrativa sulle offerte per la subconcessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia e deliberazioni relativo ».

Fu votata la reguente risoluzione proposta dal cav. Bertanzi: « L'Assemblea consorziale per la ferrovia Umbro-Aretina, udito il rapporto della Deputazione in data del 3 settembre corrente, udite le comunicazioni dei documenti riferiti nella proposta di concedere al barone Moser Dulfus la sub-concessione della ferrovia in parola; considerando che le dichiarazioni del signor Dulfus, posteriori all'adunanza tenuta dalla Deputazione il 29 agosto ultimo scorso, non corrispondono alle condizioni poste dalla Deputazione stessa, ricusa di concedere la sub-concessione della ferrovia Umbro-Aretina al signor Moser Dulfus, ed incarica la Deputazione di aprire un nuovo concorso a trattativa privata entro il più breve termine possibile ».

Tale risoluzione fu approvata per appello nominale, con voti 37 favorevoli sopra 39 votanti, essendosi astenutisi i signori Mori e Massi.

Fu pure votata all'unanimità la seguente seconda proposta del cav. Bertanzi:

« L'Assemblea, vista la deliberazione del 15 agosto 1880 in ordine alla proposta del signor Sheibner; vista la deliberazione odierna, che conferisce alla Deputazione amministrativa la facoltà di aprire un nuovo concorso a trattativa privata; revoca la detta deliberazione, dichiarandosi sciolta da ogni impegno col signor Sheibner ».

Ferrovia Rimini-Mercatino. — Si ha da Pesaro, che quel Consiglio provinciale, nella sua seduta del 7 corrente, ha approvato all'unanimità il progetto di ferrovia a sezione ridotta tra Rimini e Mercatino di Talamello, alla cui attuazione ha pure deliberato di dare ogni possibile concorso.

Ferrovia Palermo-Sciacca. — Scrivono da Palermo, 9, alla *Perseveranza*:

Questo Consiglio provinciale ha preso una importante deliberazione sulla quistione che si agita di una ferrovia economica da Palermo a Sciacca per Corleone. Esso ha deciso di dar mandato alla Deputazione provinciale di promuovere la costituzione di un Consorzio tra la rappresentanza provinciale e tutti i Comuni interessati di questa provincia, a fine di concorrere al prolungamento della ferrovia da Corleone a Chiusa, limite della provincia di Palermo; ed ove sia possibile, la costituzione di un Consorzio più largo tra la nostra Provincia, quella di Girgenti ed i rispettivi Comuni interessati, per il completamento della intera linea fino a Sciacca. Deliberò inoltre di contribuire, in tale Consorzio, per 3/4 della spesa, che spetterà ai Comuni ed alla Provincia di Palermo, senza però interrompere le pratiche in corso per la costruzione del tronco Palermo-Corleone, in base al Consorzio già costituito.

Ferrovia Saluzzo-Moretta — L'ing. Spreafico ha presentato al Comitato permanente del Consorzio ferroviario il progetto per il tronco Moretta-Saluzzo.

Il tronco misura poco più di 13 chilometri, e si raccorda col tronco Saluzzo-Savigliano in prossimità del passaggio a livello delle strade di Savigliano e Scarnafigi, utilizzando così l'attuale comodissima Stazione.

L'ingegnere progettista studiò due tracciati: uno *principale* (che è quello di cui propone l'adozione), per cui dalla Stazione di Moretta stabilita presso il Santuario, con un solo rettilineo si perviene in prossimità del suddetto passaggio a livello, passando in prossimità del Comune di Torre San Giorgio ed a non molta distanza dalla frazione di Cervignasco; un altro *secondario*, per cui invece si seguirebbe quasi il percorso della strada provinciale, utilizzandone una zona di circa metri 3.70 di larghezza per i sette chilometri che corrono da *Torre San Giorgio* alla *Torrassa*.

La pendenza massima nel primo progetto è dell'11.20, e nel secondo del 12 per mille per breve tratto.

La spesa (eccettuato il materiale mobile, che per legge è a carico esclusivo del Governo) è di sole L. 800,000 nella prima, e di L. 780,000 nella seconda, colla speranza di maggiori ribassi nell'asta.

Siccome, nei suoi calcoli, il Consorzio aveva attribuito a questo tronco un costo di lire 1,300,000, si ha così la grata sorpresa di un'*economia di lire* 500,000: economia di cui godrà la Provincia per L. 200,000, ed il Governo ed il Consorzio (che deve anticipare la quota governativa) per la restante somma.

Entro la settimana, il progetto dev'essere spedito al Ministero dei lavori pubblici.

Accidente sul tramway Roma-Tivoli. — Il tratto di via che dalla Stazione del *tramway* di Tivoli va a San Lorenzo ha una pendenza abbastanza sensibile, pendenza che, contrariamente alle buone regole, si verifica anche nella Stazione stessa. A questo inconveniente, abbastanza grave, non si è mai creduto di dover mettere un riparo, sicchè era sempre imminente il pericolo che una vettura, non ben frenata, in forza del suo stesso peso, pigliasse l'aire e scivolasse fino a San Lorenzo. Il fatto, facilmente prevedibile, accadde venerdì, alle 6 pomeridiane.

Un vagone di quelli scoperti, che servono per il trasporto dolle merci, era fermo in Stazione, e per carico portava un masso di travertino, di circa sei metri cubi e del peso di parecchie tonnellate.

Trovandosi in pendenza e senza freni, il carro cominciò a muoversi insensibilmente, poi più forte, e poi via di corsa, come se fosse stato spinto da una locomotiva.

Appena avvertito il fatto, fu dato l'allarme colle grida, le cornette, i fischi ed i suoni di campana, e così la gente ebbe tempo di scansarsi. Però sul binario, in faccia al Campo Santo, era ferma una carrozza del *tramway* a cavalli piena di gente, coi cavalli rivolti verso la Stazione. La gente ebbe tempo di scendere e fuggire, ma i poveri cavalli non si potè salvarli. Il vagone investì con tanta forza la carrozza, che la trascinò con i cavalli per altri 20 metri di strada, riducendo il tutto un informe ammasso di carne, di ferro e di legno.

Si agghiaccia il sangue al pensare che cosa sarebbe avvenuto, se la gente non avesse avuto il tempo di salvarsi!

— La *Libertà* del 18 aggiunge:

Ieri si è cominciata, per conto della Società Belga, una prima inchiesta sull'origine e sulle conseguenze del disastro di ieri l'altro. La Società ha fatto bene a prendere le sue misure a tempo; ma è il Governo, anzi meglio il Prefetto, che devono fare l'inchiesta. Spetta ad essi esaminare se vi sono colpevoli, ed in tal caso punirli.

L'inchiesta poi dovrebbe terminare col prescrivere qualche provvedimento, che valga a scongiurare il pericolo in avvenire.

Tramway Pisa-Pontedera. — Si ha da Pisa, 18:

È stato firmato dal cav. Correa ff. di Prefetto, presidente della Deputazione provinciale, e dal comm. Rognetta il contratto per la concessione di una tramvia da Pisa a Pontedera, e di una ferrovia, ovvero tramvia, da Calci a Navacchio.

Tramways nella provincia di Torino. — Al Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 14 corr., la Deputazione provinciale, per bocca del suo relatore *Beglione*, espose le « osservazioni dei signori Bozino, Leosini ed Osorio sulla deliberazione del Consiglio provinciale in ordine alla concessione delle linea di *tramway* To-

rino-Leynì-Feletto, Torino-Settimo, Rivarolo-Cuorgnè, Rivarolo-Castellamonte, e riproduzioee di domanda relativa per parte dell'ingegnere Perincioli ».

La Deputazione proponeva al Consiglio questa formola di deliberazione.

« È sospesa la decadenza comminata alli signori Bozino, Leosini ed Osorio, concessionarii della tramvia Torino-Leynì-Feletto, di cui all'articolo 50 della deliberaziode del Consiglio provinciale del 1° giugno del corrente anno;

« È prefisso, sotto pena di decadenza, il termine di giorni 15 alla ditta Ceriana per deliberare intorno alla esecuzione della concessione fattale della tramvia Torino-Settimo-Rivarolo, e per notificare alla Amministrazione provinciale l'accettazione dell'una o dell'altra alternativa, di cui all'art. 10 di detta concessione;

« Starà ferma la prefissione del termine di 15 giorni alli signori Bozino, Leosini ed Osorio; ma questo termine non decorrerà che dal giorno in cui sarà loro notificata la dichiarazione della ditta Ceriana;

« Esauriti questi incombenti, e visto l'esito dei medesimi, si riserva, a seconda del caso, l'esame della relativa domanda oggi ripresentata dall'ingegnere Perincioli ».

Dopo viva discussione, la proposta della Deputazione venne approvata.

Tramway Pinerolo-Perosa. — Leggesi nella *Gazzetta di Pinerolo*:

Una Società anonima si è costituita, e la Direzione ha fissato i giorni 21, 22 e 23 corrente per il versamento del primo decimo delle singole azioni di L. 200, le quali, per quanto ci si assicura, sono già per intero sottoscritte. È dunque a buon punto, più che non si sperava, la costruzione di questa linea di tramvia, da tutti desiderata e di così evidente importanza.

Tramway Alba-Govone-San Damiano. — Il 19 corr., il Consiglio comunale di Govone deliberava, con voti unanimi, di accordare ai signori ingegneri Vaccarino un sussidio di L. 75 mila a fondo perduto per la costruzione del tramvia Alba-Priocca-Govone-San Damiano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La decisione del tribunale arbitrale a proposito della nota quistione dell'Impresa Favre contro la Società del Gottardo, la quale condannava l'Impresa costruttrice a pagare tutte le spese occasionate dalla ricostruzione della muratura nella parte premente del gran tunnel del Gottardo al K. 2800, venne cassata il 10 corrente dal Tribunale federale.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio di Stato di Ginevra è stato autorizzato, in nome del Comune, di impegnarsi per la costruzione di una linea ferrata, che si dirigerà dal quartiere di Riva ginevrina al confine francese nella direzione di Annemasse. L'Assemblea federale sarà chiamata a ratificare le Convenzioni per la ferrovia col Governo francese.

È stata presentata pure la domanda di concessione di una linea fra la Stazione di Ginevra e Veyrier. Con questa, il Comune di Ginevra si riserva la facoltà di appoggiare l'esecuzione di un secondo collegamento colle ferrovie dell'Alta Savoia. Perciò sarà necessaria la revisione della Convenzione del 14 giugno, conclusa col Governo di Francia. Ciò sarà tanto più facile, in quanto il Consiglio generale dell'Alta Savoia ha preso testè la deliberazione di appoggiare presso il Governo francese la domanda presentata dal Governo svizzero. Ginevra avrebbe così la nuova via di allacciamento che le abbisogna, e la Francia potrà in seguito facilitargliene una seconda.

Anche la Savoia avrà molti vantaggi da questa unione con le linee svizzere.

— Il 12 corr., si tenne a Ginevra, al palazzo di città, la Conferenza tecnica pel suddetto raccordamento a Veyrier, della ferrovia Cornavin-Veyrier.

La Francia vi era rappresentata dai sigg. Collet-Meygret, ispettore generale dei ponti e strade, e Mayal ingegnere addetto al servizio delle ferrovie dell'Alta Savoia, assistito dal sig. Moron, ingegnere dello stesso dipartimento.

La Svizzera era rappresentata dal sig. Dapples, ispettore tecnico del dipartimento federale delle ferrovie, coi consiglieri di Stato Chauvet e Gavard, assistiti dall'ingegnere cantonale Wurth.

Dopo le formalità preliminari, la Conferenza si è aggiornata all'8 ottobre p. v., in attesa dei piani e profili del punto di raccordamento, che saranno presentati dai sigg. Moron e Wurth.

Ferrovie francesi. — In un riassunto del rapporto al Consiglio generale dell'Alta-Savoia, il Prefetto di questo dipartimento annunciò che la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo avrebbe intrapresa la costruzione della linea da Annecy ad Albertville, e che l'apertura di questa linea avrebbe luogo verso la fine dell'anno prossimo.

Questa linea, che costeggerebbe il lago con un tunnel uscendo da Annecy, avrebbe un percorso di 43 chil., e si collegherebbe, col tronco da Albertoille a Saint-Pierre d'Albigny, alla linea Culoz-Modane.

Però questa notizia è dichiarata prematura, non essendosi ancora nulla deciso circa il tracciato.

La linea Annecy-Annemasse sarà compiuta entro il 1883. I lavori della linea da La Roche a Cluses saranno compiuti entro l'anno prossimo; e la sozione da Thonon ad Evian sarà aperta all'esercizio nella ventura primavera.

Ferrovie spagnuole. — Si annuncia da Lisbona che la concessione della ferrovia da Salamanca alla frontiera portoghese, con una sovvenzione chilometrica di circa 60,000 fr., è stata deliberata ai sig. Henry Burnay e Comp., rappresentanti di un Sindacato portoghese.

Ferrovie d'America. — Alla *Nazione* scrivono da Montevideo, in data 2 agosto:

Venne accordata la proroga di un anno per cominciare i lavori della ferrovia che da Tray-Bentos si dirige al Salto, dove è quasi ultimata la strada ferrata a Santa Rosa sulla frontiera Brasiliana.

Notizie Diverse

Lavori pubblici nella Sardegna. — L'*Opinione* annunzia che il Sindaco di Cagliari, venuto alla Capitale per conferire coi Ministri intorno a provvedimenti che sono richiesti da reali necessità nella Sardegna, ebbe da essi lusinghiere promesse ed accoglienza benevola.

Il Ministro dei lavori pubblici ha ordinato di fare lo stralcio di tutte le opere pubbliche, che si possono eseguire subito, ed a queste si porrà tosto mano nelle due provincie.

In quella di Cagliari sono:

1. Strade nazionali e ponti. Il Ministro ha ordinato di darne subito l'appalto per eseguirli.

2. Porto di Cagliari. Ha ordinato di ultimare subito i progetti esecutivi per gli appalti, facendo un solo progetto delle opere comprese nei bilanci 1880 e 1881.

3. Ha ordinato lo stesso per il porto di Tortolì, di cui il sindaco di Cagliari è deputato.

4. Bonificazione della spiaggia di Bonaria. Il Ministro ha accettata la proposta del Municipio di Cagliari, secondo il progetto del Genio civile, per completarlo in alcune parti, coll'intendimento di porvi mano immediatamente.

5. Ha aumentato il personale del Genio civile di Cagliari, per essere in numero a compiere i progetti, e bastare ad attendere ai lavori da eseguire. Ha poi dichiarato allo stesso Sindaco, che qualunque cosa possa alleviare le sorti della Sardegna, e dipenda dal suo Ministero, egli è disposto a farla.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 23 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 13

corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Società Italo-Americana in Torino per l'esercizio del telefono Bell*, col capitale nominale di L. 300,000, diviso in 3000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di anni 15 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Società Ligure del telefono Bell*, col capitale nominale di L. 300,000, diviso in 3000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata d'anni 15 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Concorso d'ingegneria navale. — Il 1° dicembre p. v. avranno luogo in Roma, presso il Ministero della marina ed avanti ad apposita Commissione, gli esami di concorso per l'ammissione di quattro ufficiali ingegneri nel Corpo del Genio navale.

Le condizioni richieste per essere ammessi ai detti esami trovansi notificate nella *Gazz. Uff.* del 14 corr.

Esperimenti di dinamite. — Si ha da Parma, 14.

Lunedì, alle ore 7 ant., nei pressi della Stazione ferroviaria, alla presenza degli ufficiali della Scuola Normale, l'egregio sig. Bassi, capitano in questa, fece varii esperimenti colla dinamite.

Robusti tronchi d'albero con gran fragore furono schiantati e sollevati in mezzo ad un nembo di fumo bianchiccio; 250 grammi di dinamiti applicata alle guide d'un binario di ferrovia ridussero queste in frantumi per la lunghezza di circa 60 centimetri. Venne altresì fatto l'esperimento con una torpedine, che lanciata nel torrente, esplose sollevando una colonna d'acqua a grande altezza e spargendo attorno la morte in quei muti abitatori.

Ufficii telegrafici. — L'11 del corrente mese in Canzo (provincia di Como) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 12, nella Stazione ferroviaria di Baragiano (prov. di Potenza) è stato attivato il servizio telegrafico pei privati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poco o nulla trattati, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii, e perciò essi conservarono presso a poco i corsi conseguiti nella precedente ottava.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 470 al 469.50; le Obbligazioni sul 284.75; i Boni sul 535.

Le Sarde, della serie A, quotate a 280; quelle della serie B, a 276.50; le nuove, a 284.50.

Quasi nominali rimasero le Palermo-Trapani, prima emissione, a 287; seconda emissione, a 281.50; le Centrali Toscane a 464; le Pontebbane a 450; le Meridionali Austriache a 291.50. Le Azioni Ferrovie Romane negoziate scarsamente a 145.

A Parigi, sempre in buona vista le Lombarde: le Azioni ferme sul 330.50; le Obbligazioni sul 288 e 289. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele invariate a 289. Le Azioni Ferrovie Romane oscillanti tra il 141 a 137, chiusero a 140, e le Obbligazioni stazionarie sul 377.50 a 377.

CONVOCAZIONI

Società vetraria Veneto-Trentina (*Milano*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 ottobre p. v. in Milano (via Montebello, 27), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sull'esercizio dal 1° luglio 1880 al 30 giugno 1881, per l'approvazione del bilancio, per la fissazione del dividendo, per la nomina di consiglieri e revisori, e per la estrazione di 34 Obbligazioni sociali da estinguere.

Società Meridionale dei Magazzini generali — Gli azionisti sono convocati in tornata ordinaria pel giorno 17 ottobre p. v. in Napoli, sede sociale (Corso Garibaldi), per la relazione sulla gestione sociale al 30 giugno p. p. e presentazione del bilancio del 7° esercizio, pel rapporto dei revisori, e per la nomina di 8 amministratori.

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 ottobre p. v. in Napoli (Banca Napoletana), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1880-81, pel rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 7 amministratori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — Dal 1° ottobre p. v. si pagherà la cedola N. 6 delle Obbligazioni sociali, presso le Tesorerie provinciali del Regno, in L. 6.34 nette di tasse.

— Dallo stesso giorno a tutto il 31 ottobre si pagherà la cedola N. 21 delle Obbligazioni sociali serie *A*, in L. 6.30 in oro nette di tasse, presso la Compagnia stessa in Roma, o presso le Banche e Case incaricate in Torino, Milano, Firenze, Livorno, Venezia, Triestre e Londra. Dal 1° novembre in poi, il pagamento si farà soltanto in Roma presso la sede sociale.

Avvisi d'Asta

Il 27 corr., presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 36,077 di zinco in pani ed in lamiera, per il complessivo importo di L. 24,574.30. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 2500.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 43,900 di colofonia, per il presunto importo di L. 10,975. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1100.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 5,300 di acciaio in verghe o lamiera, e chilog. 4,140 di ferro in filo o lamiera, per il complessivo importo di L. 14,912. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1500.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 4000 di stagno in pani, per l'importo di lire 10,400. Consegna entro giorni 30. Deposito cauzionale L. 1100.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione mediante rialzo, ingrosso ed imbancamento con diaframma, di un tronco dell'argine destro di Po in golena di Tabellano, Comune di Suzzara, per l'estesa di m. 1249.50, sul prezzo di L. 43,798.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 60 giorni dalla consegna. Deposito L. 1500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000 idem.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Rossano (prov. di Cosenza), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° lotto della caserma di S. Chiara, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5000.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione delle fortificazioni e fabbricati militari delle piazze di Mantova, Borgoforte ed adiacenze, durante il triennio 1882-84, per l'ammontare complessivo di L. 112,500, cioè L. 37,500 per ciascuna annata. Deposito cauzionale L. 11,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori occorrenti all'apertura di un nuovo canale nel letto dell'antico

canale detto *Vetere Buratta,* abbandonato presso la bonifica di Fondi e Monte San Biagio, per la complessiva somma di lire 84,000. Deposito interinale L. 4800, cauzione definitiva L. 9700, in numerario, biglietti bancarii o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della provvista alla R. Marina di m. c. 520 di pino di Corsica in bagli per la complessiva somma di L. 41,600. Consegna entro il corr. anno, secondo le condizioni d'appalto. Deposito cauzionale di L. 4160 in numerario o rendita D. P.

— L'asta preannunciata pel detto giorno per l'appalto dei lavori al Porto Mediceo e nuovo Porto di Livorno, rimane *per ora* sospesa.

— Il 1° ottobre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Brescia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione della caserma Castello in Desenzano, per il presunto importo di L. 150,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del IV tronco Coppa dell'Acero Umbricchio, della strada obbligatoria consortile Montesantangelo-Vico Garganico, della lunghezza di m. 9547.52, per il presunto importo di L. 117,951.24. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del tratto d'argine dalla Chiavica piacentina alle Campagne d'Olza ed ingrossamento della Coroncella del Rotino in Comune di Monticelli, sul prezzo di L. 38,497.78, così ridotto pel ribasso già offerte. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro di Po, fra la strada Malcantone e la borgata di Mortizza, per il presunto importo di L. 49,040. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva come sopra.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco compreso fra il termine dell'abitato di Cianciana ed il fiume Platani, della lunghezza di m. 9206.85. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro di Po in *Golena Conti* e *Golena Stienta,* Comune di Stienta, per il presunto importo di L. 52,884.80. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'8 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 500 di legno pino, detto *Pitche-pine,* in pezzi squadrati, per l'importo di L. 44,000. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 4400 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura delle tettoie metalliche per le rimesse-locomotive per la Stazione di Campobasso.

Inoltre ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la fornitura degli apparecchi di dilatazione per i viadotti Castellaneta, San Stefano e Palagianello.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1881.

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,450.—	556,332.45	383.68
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	573,514.30	396.62
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 4	+ 17,181.85	+ 12.94
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.12	16,107,964.73	11.138 75
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	14,744,633.07	10,196 84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 0,12	+1,363,331.66	+ 941.91
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.00	180,390.67	138.02
Settimana corrisp. nel 1880.	1,179.85	226,595.98	192.05
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+127 15	+ 46,205.31	+ 54.03
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,289.90	7,313,162.20	5,669.56
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,168.06	5,772,530.88	4,941.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.84	+1,540,631.32	+ 727.58

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	40,632,17	14,807,66	9,938,19
Piccola Velocità	9,872,70	569,96	2,968,03
Totali . . .	50,504,87	15.377,62	12,906,22

Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	557,851.40	17,303.90
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	561.703.06	17,471.17
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	3,851.66	167.21
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 luglio 1881. .	1,681	17,888,609.05	19,133.99
Periodo corr. 1880	1,681	16,121,846.59	17,291.47
Aumento	—	1,766,762.46	1,842.52
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di aprile 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,952.25	33,912.31	3,132.56	44,997.12
Bagagli e cani . .	93.81	564.01	52.18	710.00
Merci a grande vel.	1,020.30	4734.29	585.97	6,340.56
Merci a piccola vel.	10,234.14	21,792.37	3,940.87	35,517.38
Introiti diversi . . .	368.81	544.82	250.34	1,163.97
Totale . . .	19,669.31	61,547.80	7,511 92	88,729.03

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**24,300**	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	**11,000**	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	**110,700**	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	**68,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	**189,000**	»
GHISA da rifondere	»	**98,000**	»
OTTONE da rifondere	»	**12,000**	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	**5,000**	»
ZINCO da rifondere	»	**13,000**	»
LEGNA in ritagli	»	**150,000**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 Settembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di
DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regia Cointeressata dei Tabacchi, procederà nel giorno 1° ottobre p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, via Due Macelli, n. 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventesimasesta (26ª) serie delle Obbligazioni della Regia, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° gennaio 1882, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 12 Settembre 1881.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 15 settembre 1881, Num. 215.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale straordinaria.

Il Consiglio d'amministrazione della Società, uniformandosi alla deliberazione presa dai signori Azionisti nell'adunanza generale ordinaria del 27 giugno p. p., ha, nella sua seduta del 10 del corrente mese, deliberato di convocare i detti signori Azionisti in *Adunanza generale straordinaria* pel giorno 27 ottobre p. v., a mezzogiorno, nella Sede della Società in Firenze, (Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, num. 7), ed ha fissato per la detta adunanza il seguente

PROGRAMMA:

Determinazione delle norme per effettuare la liquidazione della Società e relativo progetto del Consiglio d'amministrazione. *(a)*

Nomina della Commissione liquidatrice.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 11 *settembre* 1881.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA

(*a*) **Progetto** *per le norme della liquidazione della Società delle Ferrovie Romane, presentato dal Consiglio d'amministrazione.*

1. Sarà nominata, per schede segrete da depositarsi dagli Azionisti nella presente Assemblea, una Commissione liquidatrice composta di n. 7 membri effettivi e di n. 3 supplenti, i quali ultimi, per ordine di voti, saranno chiamati dalla Commissione a integrare il Collegio in caso di cessazione dall'ufficio di qualcuno dei membri effettivi.

2. La Commissione liquidatrice avrà la sua sede in Firenze. Essa entrerà in ufficio col 1° gennaio 1882.

3. La Commissione liquidatrice eleggerà nel proprio seno un presidente, un vicepresidente e un segretario.

Il presidente, e in caso di suo impedimento, il vicepresidente, ha la rappresentanza legale della Società in liquidazione di fronte agli Azionisti, al Governo e ai terzi.

Per la validità delle deliberazioni della Commissione occorre che il presidente, o chi ne faccia le veci, comunichi almeno 5 giorni avanti a tutti i liquidatari effettivi l'ordine del giorno delle materie da trattarsi, e che alla deliberazione concorrano almeno cinque liquidatari. Le deliberazioni si vincono a maggioranza di voti dei presenti. In caso di parità decide il voto del presidente, o di chi ne fa le veci.

Nel caso d'urgenza potrà la Commissione deliberare anche su materie non portate all'ordine del giorno, purchè la deliberazione sia presa con almeno cinque voti concordi.

4. La Commissione è autorizzata ad assumere l'opera degli impiegati occorrenti per le operazioni della liquidazione.

5. Ai liquidatari effettivi competerà annualmente il trattamento fissato dall'art. 54 dello statuto della Società delle Ferrovie Romane, oltre il rimborso del valore dei biglietti di viaggio, qualora non fossero loro concessi gratuitamente.

6. All'effetto della liquidazione del patrimonio sociale e della sua distribuzione, la Commissione liquidatrice è investita dei più ampii ed estesi poteri, compresa la facoltà di stare in giudizio, emettere renunzia agli atti o alla azione, di far transazioni e compromessi colla clausola anche di amichevole composizione, di esigere qualsiasi somma o valore, prendere ipoteche e consentire la radiazione di quelle esistenti a favore della Società, di ricevere dal R. Governo in cambio delle Azioni la rendita consolidata e frutti decorsi dal 1° gennaio 1874, di convertire la rendita inscritta in titoli al portatore, di fare tutte le spese relative alla liquidazione e al reparto, nonchè di rimborsare a chi le avesse anticipate, quelle occorse nel comune interesse per la conclusione del riscatto e per la determinazione dei diritti circa il reparto del prezzo fra gli Azionisti.

7. Gli Azionisti riceveranno uno o più certificati al portatore in cambio delle Azioni che consegneranno alla Commissione liquidatrice per ottenere il prezzo del riscatto; la Commissione liquidatrice stabilirà, con apposito regolamento, il modo con cui sarà effettuato questo cambio. I certificati così rilasciati daranno diritto al portatore dei medesimi di prender parte alle adunanze generali di che infra e a ottenere il reparto.

La Commissione liquidatrice ha facoltà di valersi di tutti i fondi liquidi e disponibili della liquidazione, per pagare i creditori della liquidazione nonchè di fare, quando lo reputi opportuno, dei reparti parziali di danaro o rendita, sceglìendone essa il tempo ed il modo.

8. L'Assemblea generale si riserva di essere convocata come Società in liquidazione a cura della Commissione liquidatrice:

a) Per l'approvazione del bilancio dell'anno corrente da aver luogo entro la seconda metà del mese di giugno 1882, a norma dell'articolo 20 dello statuto;

b) Per la surroga dei membri della Commissione liquidatrice che venissero a mancare oltre il numero dei supplenti;

c) Per tutti gli altri casi nei quali la Commissione liquidatrice crede se opportuno di convocarla.

9. Le assemblee di che al precedente articolo procederanno secondo le norme del vigente statuto in quanto siano applicabili.

10. La presente deliberazione, insieme all'elenco dei nomi dei membri della Commissione liquidatrice e dei supplenti che resulteranno eletti, sarà depositata e pubblicata colle norme e per gli effetti degli articoli 163 e 168 del Codice di commercio.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 28 Settembre 1881. N.° 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

III.

Prima del 1860, esistevano nell'Italia di mezzo le linee della Società delle Livornesi, quelle della Maremmana, della Maria Antona, della Centrale toscana e delle Romane, costruite dal Granducato di Toscana e dal Governo pontificio.

Nel 1861, il Governo italiano, riconoscendo, per ragioni economiche e politiche, la utilità e la convenienza di riunire in un solo gruppo le strade ferrate centrali d'Italia, volle si fondessero in una sola, col titolo di *Società delle strade ferrate Romane.*

Gravi difficoltà si frapposero all'attuazione di quel concetto, ma il Governo italiano riescì, dopo lunghe trattative, a superarle; e concluse la Convenzione del 1864, che venne presentata al Parlamento insieme colle altre intese a riordinare tutto l'esercizio ferroviario italiano.

È noto come la nuova Società si impegnava non solo ad assumere l'esercizio di tutte le linee costruite, ma anche a costruire la difficile linea litoranea da Spezia fino al confine francese, passando per Genova. Essa si accinse subito all'opera, sperando di poter raccogliere, colla emissione di nuovi titoli, il capitale necessario per soddisfare ai suoi impegni. Ma, trovandosi esaurito il capitale in Azioni, fu giocoforza ricorrere all'emissione di nuove Obbligazioni. Da questa triste condizione finanziaria hanno origine tutti i mali che afflissero la Società, per i quali dovette sempre condurre una vita stentata, minacciata continuamente di fallimento, impotente a soddisfare tutti gli obblighi impostile dalle Convenzioni stipulate. Nè eminenza di uomini, nè competenza e attività di persone tecniche potevano in veruna guisa controbilanciare un tale stato di cose.

La Società, appena costituita, dovette adunque ricorrere al credito; e sarebbe stata ancora buona ventura, se le condizioni del mercato le fossero state favorevoli. Per lo contrario, allora abbondavano i titoli ferroviarii, perchè emessi contemporaneamente dall'Alta Italia e dalle Meridionali, di guisa che difficile ne riescì la collocazione.

Aggiungasi la legge sul corso forzoso, che aumentò notevolmente il prezzo della moneta metallica, ed elevò non solo le spese d'esercizio delle linee già aperte al pubblico, ma rese anche a dismisura più difficile il raccogliere i capitali necessarii alla costruzione di quelle nuove.

La Società delle Romane si trovò adunque, non per fatto suo, ma per le cause sovraccennate, nella impossibilità di continuare la costruzione delle sue linee. E siccome premeva al Governo, per considerazioni d'ordine politico, che non fossero sospesi i lavori di costruzione e che la Società potesse continuare ad esistere, così il Governo stesso le accordò, in Buoni del tesoro, un'anticipazione di 31 milioni di lire, e si assunse di provvedere direttamente alla costruzione delle linee liguri, salvo il rimborso della spesa.

La emissione dei Buoni del tesoro, fatta quando il tasso della rendita italiana era sceso di sotto del 50, fu perniciosissima per la Società delle Romane, la quale dovette, per continuare la sua vita, stipulare la Convenzione del 1868, colla quale vendette al Governo la linea Firenze-Pistoia-Pisa-Massa, e retrocedette la linea ligure.

Pareva che le sorti della Società dovessero, dopo quella Convenzione, migliorare; ma, nata sotto tristi auspicii, su di lei ebbero cattiva influenza anche le più fortunate vicende politiche della Nazione.

Nel 1870, il generale Cadorna entra in Roma, e Firenze cessa di essere la Capitale del Regno italiano; il centro del movimento è spostato dall'Arno al Tevere; le linee delle Romane, che prima non avevano un obbiettivo ben determinato, ora diventano *tutte* le sole linee che conducono alla Capitale del Regno: pel nord la strada da Firenze e da Pisa, pel sud la strada di Napoli, per il versante adriatico la linea di Falconara.

La Convenzione del 1868, approvata nell'agosto del 1870, doveva necessariamente subire una modificazione, anche pel fatto che il Governo aveva nominato una Commissione d'inchiesta per indicare le opere e le provviste necessarie ad un radicale miglioramento dell'esercizio delle linee conducenti a Roma.

La Società voleva essere compensata delle spese che doveva fare, ma il Governo si oppose. Pur tuttavia le spese vennero fatte; le linee, che dapprima avevano curve di raggio piccolissimo, erano armate con rotaie di vecchio tipo, avevano ponti metallici e costruzioni in muratura non corrispondenti a linee di gran traffico e di grande velocità, vennero in breve tempo, mediante l'avveduta ed intelligente direzione del comm. Bertina, e la sapiente cooperazione dell'egregio ingegnere Rombaux, trasformate in linee di primaria importanza, armate secondo gli ultimi modelli di rotaie, e sulle quali la vaporiera corre con velocità pari a quella delle principali ferrovie europee, senza che avvenga alcun inconveniente, e senza che alcuno faccia verun lamento.

Crediamo che questo sia il maggior titolo di lode che far si possa al personale delle Ferrovie Romane, il quale condusse sempre (così si esprime la Relazione) lodevolmente il servizio anche in momenti difficili.

È superfluo l'accennare come a tutto quanto avvenne nel ramo finanziario, tutto il personale è stato naturalmente estraneo: il personale faceva l'esercizio, e lo faceva coi mezzi che gli erano forniti; e siccome questi furono sempre scarsi, così di maggior lode gli torna se seppe soddisfare a tutte le esigenze di un buon servizio ferroviario.

Nel 1872, la Società iniziava altre trattative perchè fossero migliorate le sue condizioni finanziarie, ma il Governo non reputò conveniente di aderire alle di lei domande. Perciò fu costretta ad accettare il riscatto delle proprie linee, alle condizioni portate dalla Convenzione del 1873, che fu tradotta in legge nel 1880, e per la quale la Società si assunse di continuare l'esercizio per conto del Governo fino al 31 dicembre 1881.

Per coloro che, come noi e non pochi altri, ebbero campo di vedere e conoscere come ed in qual modo l'esercizio veniva fatto anteriormente al 1873, e come l'amministrazione veniva condotta, appare evidente che un grandissimo progresso in questi ultimi anni è stato conseguito. Il comm. Bertina, ingegno eminentemente ordinatore, ebbe a lottare contro abitudini inveterate, contro tendenze state sempre tollerate; ma, perseverando nella difficile mira di ordinare la rete affidata alle sue cure, riescì a raggiungerla, ed ora le Ferrovie Romane, per ordinamento di servizii e per bontà d'esercizio, nulla hanno da invidiare alle altre Società.

La Società delle Ferrovie Meridionali fu quella che, dal giorno della sua costituzione ad oggi, subì minori trasformazioni.

Formatasi nel 1862, allorquando il Governo ruppe le trattative in corso da parecchio tempo con un gruppo di banchieri stranieri, si assunse di costruire e di esercitare le linee da Bologna ad Otranto, da Foggia a Napoli, da Pescara ad Aquila, e quindi a Rieti ed altre diramazioni.

Il Governo le garantì un prodotto lordo chilometrico di L. 29,000; ma poi nel 1865, riordinando le altre ferrovie, venuto nel convincimento che una garanzia fissa di prodotto chilometrico riusciva fatale allo svolgimento del traffico, sostituì una garanzia scalare, a scala mobile, che venne modificata soltanto pochi mesi or sono.

La Società, appena fu applicata la nuova garanzia, ribassò moltissimo le proprie tariffe, e pose ogni cura a sviluppare il traffico. I suoi sforzi furono coronati da brillantissimi successi, quali neppure sperava di conseguire lo stesso Direttore comm. Bona. In meno di otto anni, il prodotto lordo dalle lire 7,000 salì alle lire 15,000.

È notorio come, avanti della legge del 23 luglio 1881, oltre le 15 mila lire tutto il prodotto lordo era devoluto allo Stato, restando a carico della Società tutte le spese d'esercizio. Per tale fatto, la Società fu costretta a frenare il proprio traffico, cercando ogni mezzo per mantenerlo sulle 15 mila lire chilometriche; e ciò con grandissimo danno del commercio.

Un rimedio era necessario; forse sarebbe stato preso prima del corrente anno, se non fossero state stipulate le Convenzioni di riscatto del 1874 e del 1877, le quali naturalmente non suggerivano di modificare radicalmente il Capitolato, ch'esse tendevano a distruggere. Alla per fine, il ministro Baccarini, preoccupato della anormale condizione di una rete tanto importante, modificò la *scala mobile*, stabilendo che, oltre le 15 mila lire, il prodotto venga ripartito in ragione del 60 0[0 all'esercente e del 40 0[0 al Governo.

Approvata dal Parlamento tale modificazione, la Società è ora interessata a svolgere il traffico sulle sue linee; e noi non dubitiamo che essa adopererà ogni mezzo per farlo, e per meritarsi sempre quel plauso che la Commissione d'inchiesta così largamente e meritamente le ha tributato nella sua Relazione. (*Continua*).

STATO DI PRIMA PREVISIONE
DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI
PER L'ANNO 1882

Lo Stato di prima previsione della spesa dei lavori pubblici, che si propone per l'anno 1882 in L. 192,239,889.02 presenta, in confronto della spesa prevista, per la competenza dell'anno, colla legge del Bilancio definitivo 1881 in . » 166,465,912.82

un aumento di	L.	25,773,976.20
costituito da variazioni in meno per .	L.	23,278,890.32
e da altre in più per	»	49,052,866.52

Queste variazioni si distribuiscono nella:

Parte ordinaria.

In aumento per	L.	3,277,088.00
In diminuzione per.	»	761,858.12
Colla differenza quindi di una maggiore spesa di	L.	2,515,229.88

Parte straordinaria.

In aumento per	L.	45,775,778.52
In diminuzione per.	»	22,517,032.20
e così coll'accresciuta spesa di . . .	L.	23,258,746.32
la quale, riunita al suddetto aumento nella parte ordinaria di	»	2,515,229.88
compone il suindicato aumento complessivo proposto pel 1882 di	L.	25,773,976.20

L'aumento di spesa della *parte ordinaria* è sorpassato dalla maggior entrata ordinaria, proposta nel relativo Stato di prima previsione pel 1882; per cui non verrebbe, per tale aumento, alterata l'economia del Bilancio.

Esso aumento è poi quasi tutto conseguenza dell'applicazione di nuove leggi; il resto viene imposto da evidenti bisogni delle opere e dei servizii pubblici.

Quanto alla parte straordinaria, tutti gli aumenti proposti derivano da leggi speciali, e riflettono:

1° La categoria I — *Spese effettive*, per	L.	29,572,040.00
che, per effetto delle variazioni in meno di	»	11,537,194.44
si riducono a sole	L.	18,034,845.56
2° La categoria III — *Spese di costruzione di strade ferrate*, per	L.	16,203,738.52
da cui detratte le variazioni in meno di	»	10,979,837.76
si residuano a	L.	5,223,900.76

Ma non soltanto per le ferrovie l'aumento di spesa è figurativo: per buona parte lo è anche per le strade, per le bonifiche e pei porti, venendo nel Bilancio attivo previste rilevanti somme, sia per l'alienazione di rendita consolidata, autorizzata dalla legge 29 luglio 1879 per le ferrovie; sia per la vendita delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico, determinata dalla legge 23 luglio 1881 per le nuove opere stradali ed idrauliche; sia per il prodotto del titolo speciale di rendita ammortizzabile, da crearsi per la seconda serie dei lavori del Tevere, a termini della legge 23 luglio ultimo scorso; sia infine per i concorsi obbligatorii e volontarii, nonchè per le anticipazioni degli enti interessati alla esecuzione delle opere. —

Analizzando ora il servizio delle costruzioni ferroviarie, siccome quello specialmente trattato dal nostro giornale, emerge che la spesa proposta per l'anno 1882 in . . . . L. 86,731,544.06
confrontata con quella approvata pel 1881 in . . . . » 81,507,643.30

si presenta superiore a questa per . . L. 5,223,900.76
risultante dalle variazioni in meno per » 10,979,837.76

e da quelle in più per . . . . . . L. 16,203,738.52

L'aumento proposto non turba poi l'equilibrio del Bilancio, perocchè per L. 69,000,000 vi si provvede con alienazione di rendita, a mente della suddetta legge 29 luglio 1879, e per L. 17,731,544.06 con le anticipazioni, i rimborsi ed i concorsi delle Provincie e dei Comuni.

Gli stanziamenti proposti stanno nel limite fissato dalle leggi; infatti, quelli a carico diretto dello Stato ascendono a L. 69,000,000, cioè:

1° Giusta l'art. 27 della legge 29 luglio 1879 . . . . L. 60,000,000
2° Giusta la legge 23 luglio 1881 . » 7,500,000
3° Somma residua del minore stanziamento fatto nel 1879 . . . ; . » 1,500,000

Totale come sopra . . . . L. 69,000,000

composto nel seguente modo:

a) Spesa per la continuazione e saldo dei lavori ferroviarii già autorizzati . . . . . . L. 19,500,000.00
Aumento alla detta spesa autorizzato colla legge 23 luglio 1881 . . . . . » 7,500,000.00

L. 27,000,000.00

b) Spesa per la costruzione delle nuove linee complementari, compresa la provvista del materiale mobile . . . . » 42,000,000.00

Totale L. 69,000,000.00

Aggiungendo a questa somma la preindicata, che rappresenta le anticipazioni, i rimborsi ed i concorsi delle Provincie e dei Comuni in. . . . . » 17,731,544.06

Si arriva all'importo complessivo suindicato della spesa prevista pel 1882 in L. 86,731,544.06

Le L. 17,731,541.06 si compongono poi come segue:

a) Concorso delle Provincie interessate nella costruzione di ferrovie. . . . . L. 3,404,035.00
b) Anticipazioni delle Provincie e dei Comuni . . . . » 10,994,176.00
c) Concorso delle Provincie e dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia del San Gottardo . . . . . » 3,333,333.06

Totale L. 17,731,544.06

Giusta il disposto dell'articolo 32 della legge 29 luglio 1879, sono allegate al Bilancio le tabelle indicanti gl'impegni da assumere e le somme da stanziare nel prossimo esercizio per le linee delle categorie 2ª, 3ª e 4ª, col riparto della spesa per ciascuna linea. Per le linee della 1ª categoria vale il riparto stabilito dalla tabella A, annessa alla legge 5 giugno 1881.

Le spese afferenti alla costruzione delle nuove linee si riassumono nel modo seguente:

a) A carico dello Stato . . . . . L. 42,000,000
b) A carico delle Provincie . . . » 14,398,211

Totale L. 56,398,211

Il dettaglio di questa somma, distintamente per categoria, risulta dal seguente prospetto:

SOMME DA STANZIARSI NEL BILANCIO 1882

CATEGORIA	A CARICO DELLE PROVINCIE			A CARICO dello Stato	Quote di anticipazione delle Provincie (art. 15 della legge)	TOTALE generale
	Contributo obbligatorio (art. 4 della legge)	Aumento del contributo volontariamente deliberato	TOTALE			
1ª	500,000	—	500,000	27,500,000	—	28,000,000
2ª	782,000	57,146	839,146	7,037,900	—	7,877,046
3ª	970,800	127,189	1,097,989	3,883,200	9,794,176	14,775,365
4ª	932,900	34,000	966,900	1,578,900	1,200,000	3,745,800
Materiale mobile	—	—	—	2,000,000	—	2,000,000
	3,185,700	218,335	3,404,035	42,000,000	10,994,176	56,398,211

Le somme proposte da stanziarsi nel bilancio del 1882, distintamente per ciascuna linea delle quattro categorie, risulta come segue (compreso il contributo obbligatorio, l'aumento del contributo volontariamente votato, e le quote di anticipazione).

Linee della 1ª categoria.

1. Novara-Pino . . . . L. 6,000,000
2. Roma-all'Aquila-Sulmona . . . . » 6,000,000
3. Parma-Spezia . . . . » 5,000,000
4. Faenza-Pontassieve . . . . . . » 3,000,000
5. Eboli-Reggio . . . . » 5,000,000
Disponibili . . . . » 3,000,000

Totale L. 28,000,000

Linee della 2ª categoria.

1. Ivrea-Aosta . . . . L. 1,666,700
2. Gozzano-Domodossola . . . . . . » 341,625
3. Cuneo-Nizza. . . . . » 167,650
4. Succursale dei Giovi . . . . . » 785,580
5. Sondrio-Colico-Chiavenna . . . . » 555,600

Da riportarsi L. 3,517,155

	Riporto L.	3,517,155
6. Belluno-Feltre-Treviso	»	666,600
7. Macerata-Albacina	»	555,600
8. Ascoli-San Benedetto	»	475,480
9. Teramo-Giulianova	»	500,000
10. Avezzano-Roccasecca	»	223,865
11. Benevento-Avellino	»	223,310
12. Marina Catanzaro-Stretto Veraldi	»	222,200
13. Taranto-Brindisi	»	336,630
14. Messina-Patti-Cerda	»	561,160
15. Siracusa-Licata	»	222,200
16. Adria-Chioggia	»	200,000
Disponibili	»	545,650
	Totale L.	8,249,850

Linee della 3ª categoria.

1. Novara-Varallo	L.	525,000
2. Chivasso-Casale	»	130,000
3. Bra-Carmagnola	»	382,500
4. Cuneo-Mondovì	»	510,000
5. Vercelli-Broni	»	2,000,000
6. Airasca-Cavallermaggiore	»	1,000,000
7. Ponte San Pietro-Seregno	»	400,000
8. Parma-Brescia-Iseo	»	1,134,375
9. Mantova-Legnago	»	127,500
10. Mestre-San Donà-Portogruaro	»	800,000
11. Ferrara-Rimini	»	2,637,500
12. Lucca-Viareggio	»	24,176
13. Viterbo-Attigliano	»	250,000
14. Dalla Stazione di Frascati alla città	»	90,000
15. Velletri-Terracina	»	130,000
16. Cajanello-Isernia	»	250,000
17. Foggia-Lucera	»	100,000
18. Foggia-Manfredonia	»	1,000,000
19. Candela-Atella	»	275,000
20. Zollino-Gallipoli	»	255,000
21. Ceva-Ormea	»	127,500
22. Sant'Arcangelo-Fabriano	»	270,000
23. Legnago-Monselice	»	412,500
24. Gallarate-Laveno	»	2,000,000
25. Treviso-Motta	»	255,000
Disponibili	»	264,500
	Totale L.	15,350,551

Linee della 4ª categoria.

1. Macerata-Civitanova	L.	1,000,000
2. Saluzzo-Cuneo	»	450,000
3. Bricherasio-Barge	»	704,000
4. Palermo-Corleone	»	500,000
Disponibili	»	1,091,800
	Totale L.	3,745,800

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Giugno 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di giugno, confrontati con quelli del giugno 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di maggio 1881 (esclusa la navigazione lacuale) ascese a lire 14,670,326, ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,047,577
Bagagli	»	219,576
Merci a grande velocità	»	1,890,619
Id. a piccola velocità	»	6,438,213
Prodotti diversi	»	74,341
	Totale L.	14,670,326

(*) V. *Monitore*, N. 34 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	8,375,232	L.	7,867,395
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,422,712	»	1,404,751
» Romane	»	2,527,216	»	2,414,597
» Meridionali	»	1,886,625	»	1,843,931
» Venete	»	80,293	»	87,262
» Sarde	»	135,416	»	92,967
Ferrovia Sicula Occidentale	»	92,034	»	22,803
» Diverse	»	150,798	»	136,936
Totale	L.	14,670,326	L.	13,870,642

Si ebbe dunque nel giugno 1881 un aumento complessivo di L. 799,684 — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 6,960. Il maggior aumento si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 507,837, sulle Romane con L. 112,619, sulle Meridionali con lire 42,604, sulle Sarde con L. 42,440, sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 17,961; non potendosi calcolare l'aumento di L. 60,231 sulla Sicula occidentale, che nel 1880 non era ancora in pieno esercizio.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto giugno 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	48,657,738	L.	45,321,664
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	8,033,524	»	6,623,958
» Romane	»	15,893,059	»	14,390,458
» Meridionali	»	11,579,611	»	10,562,899
» Venete	»	466,738	»	494,459
» Sarde	»	686,855	»	507,407
Ferrovia Sicula Occidentale	»	392,298	»	22,803
» Diverse	»	739,160	»	681,162
Totale	L.	86,448,983	L.	79,604,810

Si ebbe dunque nel 1° semestre del 1881 un aumento complessivo di L. 6,844,173 — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 27,721. L'aumento principale poi si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 3,336,074, sulle Romane con L. 1,502,601, sulle Meridionali con L. 1,016,712, sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 400,366, e sulle Sarde con L. 170,448; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 369,495 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in pieno esercizio. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nel giugno 1881 era di chilom. 8,919, mentre nel giugno 1880 era di chilom. 8,490; e che nel giugno 1881 si aggiunsero altri chil. 67 agli 8,852 ch'erano nel maggio, essendosi nel detto mese aperti i due nuovi tronchi: Roccapalumba-Magazzinazzo (19), delle Ferrovie dello Stato (rete Sicula), e Castellammare del Golfo-Castelvetrano (48), della Sicula Occidentale — La lunghezza media poi, che nel giugno 1880 era di chil. 8,365, nel giugno 1881 era invece di chil. 8,765. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di giugno 1881, confrontato con quello del giugno 1880, fu il seguente:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,135	L.	2,073
» di diverse Società esercìte dallo Stato . . . . . . »	1,521	»	1,502
» Romane . . . . »	1,502	»	1,435
» Meridionali . . . . . . »	1,301	»	1,271
» Venete . . . . »	586	»	636
» Sarde . . . . »	348	»	402
Ferrovia Sicula Occidentale . . . »	505	»	485
» Diverse . . . . »	1,077	»	992
Media complessiva L.	1,660	L.	1,648

Si ebbe dunque nel giugno 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 13 — Le linee in aumento furono: le Romane con L. 67, le Ferrovie dello Stato con L. 62, le Meridionali con L. 30, e le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 19; non potendosi calcolare l'aumento di L. 20 sulla Sicula Occidentale, come si è detto più sopra — Furono invece in diminuzione: le Sarde con L. 54, e le Venete con L. 50.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto giugno 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, presenta le cifre seguenti:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato . . . . . . L.	12,473	L.	11,977
» di diverse Società esercìte dallo Stato . . . . . . »	8,592	»	8,153
» Romane . . . . »	9,448	»	8,555
» Meridionali . . . . . . »	7,985	»	7,284
» Venete. . . . . »	3,406	»	3,609
» Sarde . . . . »	1,807	»	2,196
Ferrovia Sicula Occidentale . . . »	2,802	»	2,850
» Diverse . . . . »	5,279	»	4,935
Media complessiva L.	9,862	L.	9,5

Si ebbe dunque nel 1° semestre del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 346. — Aumentarono specialmente: le Romane con L. 893, le Meridionali con L. 701, le Ferrovie dello Stato con L. 496, le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 430, e le altre linee sociali diverse con L. 344 — Furono invece in diminuzione le Sarde con L. 380, e le Venete con L. 203.

Il prodotto della navigazione sul lago di Garda non figura più nel prospetto, come fu già accennato anche pel mese precedente.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Lunedì sera giunse a Milano l'on. Ministro dei lavori pubblici, che fu pure raggiunto dal Direttore generale delle Strade ferrate, comm. Valsecchi, il quale vi si era recato qualche giorno innanzi, e se n'era per poco allontanato.

L'on. Baccarini si recò ieri a visitare l'Esposizione, accompagnato dal Consiglio d'amministrazione e dalla Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, nonchè dal prof. Colombo ed altre ragguardevoli persone.

Oggi si reca nella Valtellina, donde ritornerà tra qualche giorno per passare poi a visitare i lavori della linea Novara-Pino.

Lo stesso on. Ministro ha ricevuto ieri all'*Albergo Milano*, tra le altre deputazioni; quella della Società nazionale delle Officine di Savigliano, presentata dal comm. E. Benazzo, e composta del presidente sig. conte Ripa di Meana e dell'ing. O. Moreno, direttore-gerente, recatasi espressamente a Milano per presentare al Ministro un elegante *Album* di fotografie rappresentanti i punti più salienti delle dette Officine.

Il Ministro aggradì molto il dono, ed ebbe parole lusinghiere per le Officine di Savigliano, ch'egli contribuì tanto a fare risorgere, e per l'industria nazionale in genere.

Prendendo occasione dallo scontro del treno 18 di Genova contro parecchi carri fermi, avvenuto la sera del 20 corrente all'entrata della Stazione di Milano P. T., parecchi giornali, specialmente di Milano e Torino, mossero acerbe critiche all'Amministrazione ferroviaria, accagionando all'organizzazione del servizio ed al sistema d'amministrazione l'infortunio, che, per informazioni da noi appositamente assunte, sappiamo essere puramente avvenuto per la trascuranza personale dell'agente preposto allo scambio d'entrata in quella Stazione.

Possiamo in proposito affermare non essere punto vero che il detto agente siasi, parecchi giorni prima, dichiarato ammalato, e che l'Amministrazione l'abbia, suo malgrado, obbligato al servizio. Neppure la sua trascuranza fu conseguenza di un eccessivo lavoro: egli ebbe nella notte precedente il suo normale riposo di più che *nove ore*, ed altri intervalli di libertà ebbe nella giornata, uno di mezz'ora ed altro di un'ora e mezza.

Così pure è erronea l'asserzione circa il personale di condotta delle macchine. Nessun Regolamento impone quattro persone sulle locomotive, ma due soltanto. Vedasi in merito l'articolo 28 del *Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio* delle strade ferrate, approvato con Decreto Reale 31 ottobre 1873, n. 1687.

Insussistente affatto è il lamento circa le promozioni trascurate del personale, ciò che sarebbe causa di malavoglia nel servizio. Ci limitiamo a dire che le promozioni agli agenti delle ferrovie vengono approvate ad ogni semestre, e che il 1° luglio scorso furono sancite quelle del semestre ultimo, secondo le disposizioni regolamentari.

Crediamo poi non occorra ribattere l'assurda affermazione della deficienza di più che 300 agenti nelle Stazioni di Milano.

Esposti, in omaggio alla verità, questi dati di fatto, noi lasciamo che l'Amministrazione ferroviaria proceda nell'inchiesta da essa iniziata, ed alla quale è affatto estraneo il Direttore generale delle Strade ferrate, comm. Valsecchi, il quale non venne punto incaricato di alcuna inchiesta, come, per dare soverchia importanza ad un fatto accidentale e d'altronde raro sulle nostre reti, parecchi giornali affermarono.

I giornali imparziali, che fecero posto ad informazioni inesatte, vorranno, non ne dubitiamo, rettificare le cose, come la verità esige.

Il giorno 3 del prossimo ottobre avrà luogo in Lucerna, su proposta della Direzione della ferrovia del Gottardo, una conferenza di tutte le Amministrazioni ferroviarie interessate per intendersi intorno all'orario che dovrà essere stabilito all'epoca dell'apertura della linea del Gottardo.

Un progetto di orario, compilato dalla Direzione me-

desima e comunicato alle Amministrazioni suddette, ha sollevate molte obbiezioni da parte di queste; epperò si è creduto partito conveniente l'indire un'apposita conferenza per cercare di mettere di accordo tutti i reali interessi.

✂

Ci consta che nei giorni scorsi vennero definitivamente composte le differenze pendenti da parecchio tempo tra l'Amministrazione governativa e la Società concessionaria della ferrovia Mantova-Modena, circa l'esercizio di questa linea.

✂

Sappiamo che nei primi giorni del prossimo ottobre verrà attivato l'annunciato servizio di treni *locali* (Belpaire) sulle linee Torino-Chieri e Venezia-Treviso.

Con apposito Avviso saranno fissate le norme per l'attuazione del detto servizio speciale.

✂

Sappiamo che dal Servizio della manutenzione e dei lavori (Ufficio centrale del materiale fisso) delle Strade ferrate dell'Alta Italia è stato completato e sottoposto all'approvazione superiore il progetto d'armamento per le ferrovie complementari di primo tipo, per quanto riflette tutti i materiali del binario corrente e la posa.

La nuova rotaia fu progettata in conformità alle indicazioni fornite dalla Commissione incaricata dello studio delle modalità delle ferrovie complementari, tenuto conto dei suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici per quanto riguarda la distanza tra le chiavarde centrali.

La rotaia proposta è in acciaio ed a sistema Vignole, e pesa 36 chilogrammi per metro corrente. Ha il gambo ridotto a 14 m/m, conservando il profilo di quelle in opera sulle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane, e la sua lunghezza normale è mantenuta in m. 9, ed in m. 8.945 quella per le curve.

✂

Con riferimento alle notizie da noi già pubblicate circa i molti lavori di ampliamento intrapresi dall'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, aggiungiamo essersi autorizzato l'incominciamento dei lavori di aggiunta di binarii nelle Stazioni di Bergamo, Novi, Castelfidardo, Abano, Novara, Bistagno, Lancenigo, Treviglio, Sampierdarena, Sinalunga, Beaulard, Locate e San Martino.

✂

Sappiamo che, nella sua ultima seduta, il Consiglio d'amministrazione della rete suddetta ha proceduto all'aggiudicazione della provvista di vetture, bagagliai e carri da merci, per la quale fu indetta, pochi giorni sono, la gara.

Riservandoci al prossimo numero più dettagliate notizie, annunziamo intanto con piacere che la provvista stessa fu tutta affidata all'industria nazionale.

✂

Nella stessa seduta vennero pure fatte le aggiudicazioni per la fornitura di circa 30 locomotive.

✂

Pel trasporto da Arona a Firenze dei massi di granito occorrenti all'erezione del monumento da innalzarsi in quest'ultima città in onore dei caduti per la patria, l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha consentita una speciale riduzione di tariffa.

✂

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate suddette, volendo premiare lo zelo degli agenti che più si adopreranno a menomare le difficoltà del servizio nell'attuale stagione dei grandi trasporti, ha stabilito delle gratificazioni speciali e proporzionate, da accordarsi al personale per il pronto scarico, carico ed inoltro dei carri da merci.

✂

Venne autorizzato l'attraversamento presso Rifredi (linea Firenze-Pistoia) della tramvia Firenze-Sesto (*V. Notizie ferrov. ital.*)

✂

È stato pure autorizzato l'incominciamento dei lavori d'ampliazione dei piani caricatori sotto la grande tettoia dello Scalo-merci a Torino P. N.

✂

Venne egualmente autorizzata l'apertura di una gara pei lavori occorrenti al trasporto nella Stazione di Verona P. N. del bivio per la linea di Mantova.

✂

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha approvata la spesa di L. 2,770 occorrente ad introdurre migliorie nei dormitorii dei macchinisti e fuochisti nelle Stazioni di Desenzano, Rovato e Brescia.

✂

Venne ordinato il ristauro generale del fabbricato passeggieri nella Stazione di Sant'Ilario.

✂

Il Consiglio d'amministrazione predetto ha autorizzato l'impianto del servizio telegrafico per uso dei privati nella Stazione testè riaperta di Torino Succursale sulla linea Torino-Milano.

✂

Registriamo con piacere che S. M. il Re ha fatto rimettere in dono al cav. Pozzi, Capo-Stazione in Padova, una spilla fregiata del suo augusto nome e sormontata dalla corona in gemme, accompagnandola colle espressioni della sua alta soddisfazione per lo zelo dimostrato dal predetto funzionario nella recente occasione delle fazioni militari e del soggiorno della M. S. in quella città.

✂

Nella scorsa settimana, una forte mareggiata cagionò gravi danni al muro di sostegno della ferrovia nella Stazione di Cornegliano, lungo la linea ligure di ponente. Si è tosto provveduto dal Servizio di manutenzione delle ferrovie al ripristino del muro mediante gettate, sventando per tal modo il pericolo d'interruzione del servizio.

✂

Ci scrivono da Cuneo che la Giunta municipale di Dogliani ha ricorso al Governo perchè sia accordata al Comune la concessione di una ferrovia a calibro ordinario, 3° tipo, da quel capoluogo alla Stazione di Monchiero, della lunghezza di chilometri 5 e del costo approssimativo di L. 570,000, secondo i progetti Schellino e Soldati, già approvati in linea tecnica dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

A questo proposito, sappiamo che la Deputazione provinciale di Cuneo, in sua recente adunanza, ha

approvato la deliberazione del Comune di Dogliani, per quanto riflette gli oneri che la chiesta concessione sarà per apportare al Comune medesimo, e gli ha dato facoltà di collocare l'armamento sui due ponti provinciali che la nuova ferrovia deve attraversare.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Romane, non avendo potuto convenire a condizioni eque, coll'accollatario del nuovo Capannone per la grande velocità nella Stazione di Roma, che venisse anticipata la consegna al 1° dicembre del Capannone medesimo, ha studiato il modo di provvedere con mezzi provvisorii a che il servizio, per l'epoca indicata, venga disimpegnato nel miglior modo possibile, malgrado il maggiore sviluppo che verso la fine dell'anno si verifica nei trasporti a grande velocità.

Da Firenze ci scrivono pure che il cav. Fossati, regio Commissario tecnico per le Strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule, si è recato in Sicilia per riconoscere come proceda il servizio ferroviario su quelle linee.

Ci scrivono da Caltanissetta, che il giorno 11 del corrente mese venne tenuta in quella città una conferenza fra alcuni commercianti di Licata e Caltanissetta ed i rappresentanti del Governo e dell'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, esercente le ferrovie Calabro-Sicule. La conferenza fu ordinata dal Ministro dei lavori pubblici, affinchè i detti commercianti avessero a precisare l'oggetto dei loro reclami, sporti al Ministero in ordine al servizio ferroviario in Sicilia, e più specialmente per quanto riflette il trasporto degli zolfi sulla linea di Licata.

In quella conferenza i reclamanti hanno esposto le ragioni dei reclami da essi avanzati; le quali ragioni concernono specialmente le sospensioni ch'ebbe a soffrire il servizio del trasporto delle merci, in conseguenza della speciale deficienza di acqua per l'alimentazione delle locomotive, e la insufficienza dei vagoni che la Società esercente destina al trasporto dello zolfo per Licata.

Ai reclami dei commercianti hanno risposto i rappresentanti del Governo e dell'Amministrazione ferroviaria, facendo osservare che la deficienza d'acqua era causata da forza maggiore, e che si sarebbero fatti studii accurati per vincere possibilmente tale difficoltà, o quanto meno per minorarne gli effetti. In quanto alla insufficienza dei vagoni, i rappresentanti medesimi hanno osservato che questi furono sempre mantenuti in relazione al numero dei treni-merci che è possibile di fare, ed ai binarii disponibili nella Stazione di Licata.

Per soddisfare alle domande dei reclamanti, è necessario eseguire varii lavori di sistemazione nel piazzale della Stazione di Licata, impiantandovi anche dei nuovi binarii per le merci, ed aumentare il numero dei treni-merci: cose tutte che l'Amministrazione ferroviaria si è dichiarata disposta a fare nel limite del possibile e compatibilmente colle esigenze e condizioni del servizio.

Alla detta conferenza rappresentavano il Governo, i signori ing. Piccini e Cacciò; la Società esercente, i sig. Agostini, Raboschi, Chierichetti, Demetrio e Ferrari: i reclamanti, i signori Sapio, Verderame e Barrile.

Ci scrivono da Ancona che anche in quella città ebbe luogo una numerosa riunione di commercianti, nella quale venne ad unanimità deliberato d'interessare la Camera di commercio ed arti a chiedere al Governo la soppressione delle tariffe speciali in servizio cumulativo, sostituendovi una tariffa generale per tutte le linee in ragione della distanza, e con tariffe uniformi indistintamente a tutta la rete italiana pel servizio a vagoni completi.

I predetti commercianti trovano che la tariffa speciale in servizio cumulativo colpisce di danno gravissimo il commercio di Ancona, in quanto che con essa si favoriscono i punti estremi delle diverse linee ferroviarie, a scapito evidente degli intermedii.

I commercianti stessi hanno considerato essere del pari questione vitale per quella città che si tolga la disparità di trattamento a danno del porto di Ancona, creata dalle Società di navigazione a vapore sovvenzionate dallo Stato.

La Camera di commercio ed arti, accettando l'incarico ad essa deferito nella precitata riunione, si è già fatta eco presso il Governo dei gravi inconvenienti lamentati, con preghiera che mediante opportuni provvedimenti vengano tolti al più presto.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 24 corr. in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Caprigliola-Grotto, della ferrovia Parma-Spezia (escluso il materiale di armamento);

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Casalmaggiore-Piadena, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo (escluso il materiale di armamento ed i meccanismi fissi);

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Provaglio-Iseo, della ferrovia suddetta (escluso il materiale di armamento);

Un progetto di appalto per la costruzione dei fabbricati nei tronchi 1° e 2° tra Novara e Fara, della ferrovia Novara-Varallo;

Un progetto di appalto per la costruzione di travate metalliche pel ponte sul torrente Agogna e per un sottovia nel chilom. 6+533 del tronco Novara-San Bernardino, della ferrovia Novara-Varallo;

Un progetto per la costruzione della Stazione Venetico-Spadafora, nel tronco Saponara-San Filippo, della ferrovia Messina-Termini;

Un progetto per impianto di una Stazione a Sizzano nel tronco Fara-Romagnano, della ferrovia Novara-Varallo;

Un progetto di appalto per la costruzione della Stazione definitiva di Spezia, nella ferrovia Ligure di Levante;

Un progetto per ampliamento del passaggio inferiore della via Prenestina, al chilometro 1+775, della ferrovia Roma-Napoli e Roma-Pisa;

Un progetto per ampliamento e sistemazione del piazzale della Stazione di Castagneto nella ferrovia Roma-Pisa:

Un progetto per impianto di una nuova fermata con doppio binario presso Saliceto, al chilometro 31+727 della ferrovia Savona-Bra;

Ed un piano generale per una Stazione succursale

in Palermo tra le vie Lolli e Malaspina, al chilometro 0+591, della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

Dal sig. Maurizio Condio, capo-disegnatore all'Ufficio centrale della Trazione delle Ferrovie Meridionali in Ancona ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di una sua *grande Carta delle distanze chilometriche coi profili delle linee delle Strade Ferrate Meridionali e Calabro-Sicule*.

È un diligente ed utilissimo lavoro, simile a quello già compilato dal sig. Vismara per le Ferrovie dell'Alta Italia, che abbiamo a suo tempo annunciato e lodato.

Nella *Carta* del sig. Condio, oltre le linee in esercizio, sono pure tracciate le linee nuove votate colla legge del 29 luglio 1879, colla indicazione della categoria a cui appartengono.

La stampa cromolitografata è benenissimo eseguita dallo Stabilimento Doyen di Torino, ed il prezzo dell'edizione in grande formato è fissato in L. 3.50 per ogni esemplare.

Da un egregio nostro corrispondente di Berna riceviamo quanto segue, in data 26 corr.:

Egregio sig. Direttore,

La Conferenza internazionale per la legislazione dei trasporti per strade ferrate attende alacremente al suo còmpito importante.

Mentre nelle riunioni tenutesi, or sono tre anni, la discussione si aggirava in un campo libero ed ampiissimo, allo scopo di concretare un progetto essenzialmente preparatorio, perocchè generalmente le varie delegazioni non avevano avuto dai rispettivi Governi precise istruzioni, ora invece il modo di vedere e gl'intendimenti degli Stati interessati sono abbastanza noti per servire di guida alla soluzione definitiva dei varii problemi, che si presentano nell'ardua materia. Quindi gli sforzi dell'Assemblea sono diretti ad ottenere lo scopo comune, mediante concessioni reciproche nel campo della transazione, affinchè i Governi siano in grado di mettere in atto la grande riforma legislativa di cui si tratta.

Le disposizioni a tale riguardo paiono concilianti da ogni parte, non omessa la Francia, la quale avrebbe ora superate le difficoltà che parevano ostare allo imporre il servizio internazionale alle sue grandi Compagnie; talchè, trovata una formula risolutiva di alcuni punti più difficili, come quello della obbligatorietà ed estensione dei trasporti internazionali, e della garanzia da parte dei varii Governi e delle Amministrazioni ferroviarie che devono partecipare al Consorzio, il risultato della Conferenza potrebbe dirsi oramai assicurato.

Mi riservo di darvi ulteriori ragguagli su questo interessante argomento quando il lavoro, abbastanza lungo, della Conferenza sarà inoltrato.

Ecco frattanto il discorso d'apertura pronunciato dall'egregio presidente sig. Bavier ed i nomi dei componenti le dieci delegazioni governative (*).

Aggiungerò infine, che il Governo svizzero ha fatto splendidamente gli onori di casa, invitando ieri i conferenti ad una gita ad Interlaken, alla quale prese pure parte il presidente della Confederazione, il quale offrirà loro un gran banchetto il 28 corr. La delegazione italiana poi è fatta segno delle più cortesi premure da parte del conte Alessandro Fè d'Ostiani, che tanto degnamente rappresenta quì l'Italia come Ministro plenipotenziario. X.

(*) Essendoci giunta la presente all'ultimo momento, omettiamo, per manzanza di spazio e di tempo, la pubblicazione di questa parte, e rimandiamo i lettori alla rubrica *Notizie ferroviarie estere*. Solo notiamo, per maggior precisione, che la delegazione italiana è composta dei sigg.: comm. Tommaso Villa, vice-presidente della Conferenza; cav. Giuseppe Gola, avvocato Capo dell'Ufficio legale delle Ferrovie dell'Alta Italia; cav. Carlo Valenziani, avvocato consigliere della Società delle Ferrovie Romane; e cav. Augusto Sassi, capo dell'Ufficio commerciale della Società delle Strade ferrate Meridionali.

La Red.

L'egregio nostro corrispondente di Parigi, rimesso da una leggera indisposizione sofferta, ci trasmise una nuova corrispondenza sulla Esposizione internazionale di elettricità, promettendone altre in appresso. Siamo costretti a rimandare al prossimo numero quella ora ricevuta, e speriamo di poter pubblicare senza ulteriore ritardo le successive.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 10 ant. del 12 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Milano, Novara e Como, si eddiverrà simultaneamente agli incanti per l'appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino, diviso in tre distinti lotti, come segue:

1° Tonnellate 7420 di rotaie Vignoles in acciaio Bessemer, della lunghezza normale di m. 9, per L. 2,481,000; 2° Tonnellate 161 stecche piane, id. 230 stecche a corniera, id. 180 piastrine intermedie e di controgiunto, per lire 119,000; 3° Tonnellate 170 arpioni ordinarii, id. 150 arpioni speciali di arresto, id. 80 chiavarde, per L. 132,000.

Consegna entro 6 mesi alle Stazioni di Oleggio, Sesto Calende, Laveno e Luvino.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

Le cauzioni provvisorie in L. 87,000 pel 1° lotto, 6000 pel 2° e 6000 pel 3°; e le cauzioni definitive in L. 174,000, L. 12,060 e L. 13,200 rispettivamente ai detti lotti, saranno prestate in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 antim. del giorno 13 successivo, presso il Ministero e le Prefetture suddette, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle seguenti provviste occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino:

1° Traversine di rovere per appoggi con e senza piastrina, n. 130,000; 2° Legnami per cambiavia e per zatteroni dei segnali a distanza m. c. 612; 3° Coprifilo in legno per trasmissione ai segnali, m. 12,000, 4° Sbarre in legno manovrabili e distanza di luce m. 6, n. 18; 5° Specchi di legno per cancellate, n. 10,000; 6° Tabelle monitrici e di pendenza, n. 100; 7° Tine in legno per grù idraulichei n. 10, per ii complessivo importo di L. 1,000,000.

Consegna entro 6 mesi alle Stazioni sovraindicate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria in L. 50,000, e la definitiva in L. 100,000 saranno prestate come sopra.

Ferrovia Roma-Sulmona. — In seguito alla diminuzione di L. 5.58 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 3,531,009, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 30 agosto ultimo scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma alla linea Aquila-Sulmona, compreso fra il chil. 0 + 051, presso la Stazione di Carrito ed il chil. 5 + 600, della lunghezza di m. 5549, ivi compresa la grande Galleria dell'Appennino, della lunghezza di m. 3500 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), si procederà, alle ore 10 ant. del 14 ottobre p. v., presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Aquila simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di lire 3,333,978.70, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 53.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 245,000, ed in L. 409,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il nuovo progetto per la deviazione della strada Tiburtina al Portonaccio, e per la costruzione in quella località di un soprapassaggio in sostituzione dell'attuale passaggio a livello.

Il progetto in parola, concordato con l'Ufficio tecnico della provincia di Roma, richiede lavori per un importo complessivo di 136 mila lire, le quali, furono già all'uopo stanziate dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate suddette nella sua adunanza del 10 corrente mese.

Ferrovia casentinese. — Scrivono da Poppi, 23, alla *Libertà:*

La ferrovia Arezzo-Stia continua ad essere l'occupazione di questa popolazione, la quale nutre fiducia che finalmente saranno esauditi i suoi voti col vedere traversare dalla vaporiera la fertile e bella vallata casentinese.

Martedì ebbe luogo a Bibbiena la riunione del Consorzio per la costruzione della ferrovia in questione. I rappresentanti dei Comuni interessati accorsero da ogni parte numerosi all'invito del Comitato promotore. Può dirsi che quasi nessuno mancò all'appello.

Il Consorzio procedè alla sua costituzione definitiva, nominando a suo presidente l'onorevole deputato del Collegio, avv. Tommaso Minucci, ed a vice-presidente il cav. avv. Garetti di Pratonecchio.

Procedè quindi alla nomina di cinque consiglieri effettivi nelle persone dei signori: Sabatini, Vigiani, Gatteschi, Parrini e Feroci, e dei supplenti Visani e Rucci.

Dopo un'accurata relazione fatta dall'on. Minucci sull'operato del Comitato promotore del Consorzio, e riassunte le varie proposte di progetti e domande di concessione sulla ferrovia Casentinese, il Consorzio deliberò di prorogarsi al 9 ottobre prossimo, per ptendere una decisione definitiva sui varii progetti; ed incaricò la Giunta precedentemeute nominata di esaminare le varie domande e di presentare sopra di esse un rapporto nella prossima riunione.

Rimangono di fronte due soli progetti di ferrovia a sezione ordinaria, quello dell'ing. Carlo Gatteschi e l'altro dell'ing. Giovanni Negri. Se questi progetti hanno comune il sistema di costruzione, diversificano però in parte nel tracciato, e quindi la spesa pure presenta delle differenze. É indubitato che il progetto Negri è molto più economico di quello del Gatteschi, il quale, oltre tutto, non ha finora possibilità d'esecuzione poichè sopra di esso non è stata presentata una domanda abbastanza seria del Consorzio.

Martedì prossimo si aduna ad Arezzo la Giunta amministrativa del Consorzio per l'esame delle varie domande

Ferrovia Velletri-Terracina — La Deputazione provinciate ed i Municipii di Velletri e Terracina hanno vivamente interessato la Prefettura a sollecitare dal Ministero dei lavori pubblici il compimento, da parte dell'Ufficio tecnico governativo appositamente instituito, del progetto di appalto della ferrovia da Velletri a Terracina, i cui studii, quantunque da parecchio tempo incominciati, non sono peranco compiuti.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Scrive la *Dora Baltea*:

Lunedì della settimana passata, a porta Torino, si diede principio ai lavori della ferrovia Ivrea-Aosta. Questo annunzio fu accolto con grande soddisfazione dalle popolazioni dei due circondarii, che memorie antiche e bisogni commerciali ed industriali presenti riuniscono nello scopo di provvedere e facilitare le molteplici relazioni.

Tramway Cuneo-Saluzzo. — Scrivono da Busca che domenica, 25 corrente, in quella simpatica città si festeggiò, insieme col deputato del Collegio di Fossano, on. Siccardi, il coronamento di quella utilissima opera che fu l'impianto della tramvia Cuneo-Saluzzo, assistendo all'inaugurazione della Stazione di Busca, che per molteplici ragioni non si era potuto prima costrurre, e di cui si faceva sentire vivamente il bisogno.

Alle 11 1/2 ant., alla presenza dell'on. Siccardi, del professore Rinaudi, consigliere provinciale di Cuneo, e delle Autorità locali, in una sala della nuova Stazione, si dava lettura del verbale d'inaugurazione; e il prof. Rinaudi pronunciava alcune belle parole, encomiando l'Amministrazione municipale di non aver risparmiato sacrifizii per condurre a buon termine quella utilissima impresa, dando pure meritata lode al sig. Berrier Delaleu, concessionario della tramvia.

La Stazione consiste in un modesto fabbricato a due piani, con una tettoia abbastanza ampia per la fermata dei *tramways*, ed è costrutta su disegno dell'ing. Stefano Moschetti.

Tale fabbricato costò alla città di Busca L. 28,000, senza tener conto dell'abbattimento degli antichi bastioni.

La festa si chiuse con discorsi e brindisi d'occasione.

Tramways di Firenze — Domenica fu iniziato il servizio dei *tramways* fra Sesto e Firenze; e tale e tanta fu l'affluenza della gente, che le carrozze vennero alla lettera prese d'assalto dalla popolazione.

La nuova linea, che sarà utilissima per tutti coloro che dalla popolosa ed industriale Sesto e dai paesi limitrofi sono richiamati a Firenze, non lascia, d'altronde, nulla a desiderare; e questo risultato si deve all'egregio ingegnere della Società sig. Giovanni Conti, il quale seppe soddisfare le giuste esigenze del pubblico e della Società, che non risparmiò spese, ma anzi le profuse, per rendere comodissima quella linea.

Tramways di Roma. — Al Municipio di Roma è stata presentata una petizione, nella quale si domanda che il *tramway* che dalla Porta del Popolo conduce al Ponte Molle, invece di avere la sua Stazione fuori della suddetta Porta, l'abbia nel centro della città, e precisamente sulla piazza di S. Luigi de' Francesi.

Tramway Roma-Tivoli. — L'autore dell'incidente, accaduto sulla linea Roma-Tivoli (di cui rendemmo conto nel nostro numero precedente) è stato licenziato dal servizio, essendo stato riconosciuto colpevole, in seguito ai risultamenti della inchiesta ordinata dalla Direzione dell'esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo le Convenzioni colle Imprese costruttrici, i lavori di sottostruttura e la posa della soprastruttura sui troonchi più difficili della linea principale d'accesso al tunnel del Gottardo devono essere terminati all'ingrosso col 31 maggio 1882, e la Società della Ferrovia del Gottardo è autorizzata ad esercitare da questo istante per proprio uso la strada. La sottostruttura della linea del Cenere invece dovrà essere compita all'ingrosso col 31 marzo del 1882. — Ora, dallo stato attuale dei lavori si rileva, secondo la *Grenzpost*, non esservi dubbio che questi termini saranno tenuti. Anzi, sulla maggior parte dei tronchi, la costruzione è più avanzata, e sui tronchi Brunnen-Göschenen, Airolo-Fiesso, Polmengo-Lavorgo e Giornico-Bodio, si sarà presumibilmente già in posizione di poterla esercitare alla fine dell'anno corrente.

La Direzione della Ferrovia del Gottardo ha quindi risolto di fissare l'apertura dell'esercizio di queste linee col 1°. gennaio 1882. In conseguenza poi dello stato avanzato della costruzione e delle cure dell'Impresa, i lavori saranno recati a fine prima del termine fissato dalle Convenzioni, per modo che non pare esista alcuna difficoltà perchè il collaudo officiale possa aver luogo già in maggio del prossimo anno.

Inoltre la *Grenzpost* annuncia che nei treni diretti saranno introdotti i vagoni a letto. Quei passeggeri i quali vorranno prendere dei vagoni per dormire, dovranno provvedersi di un biglietto usuale di prima clasee sulla linea percorsa, più un biglietto di supplemento.

— La zecca di Parigi sta coniando la medaglia com-

memorativa, che (come fu già annunciato) sarà distribuita a quanti hanno preso parte al lavoro del traforo della Galleria, dall'ingegnere in capo al più umile operaio. Da un lato si vedranno gli stemmi delle tre nazioni partecipanti all'opera colossale, con sotto la leggenda: *viribus unitis;* dall'altro l'iscrizione in tedesco e in italiano: *agli operaj del Gottardo.* Di queste medaglie se ne conieranno migliaia, parte in argento, parte in bronzo.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di agosto fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 18,800 (nel 1880: 31,097), introito fr. 25,200 (fr. 37,267.55); merce trasportata tonn. 5985 (1880 tonn. 8200), introito fr. 20,300 (fr 21,220.95). Introito complessivo fr. 45,500 (1880: fr. 58,488.50), ossia fr. 1,109.76 (fr. 1,426.55) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 21,000 (1880: 18,440), introito fr. 19,600 (fr. 17,106.05); merce trasportata tonn. 2175 (1880: tonn. 2135), introito fr. 5900 (fr. 5263.10). Introito complessivo fr. 25,500 (1880: fr. 22,369.15), ossia fr. 980.77 (fr. 860.35) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 39,800 (1880: 49,537), introito fr. 44,800 (fr. 54,373.60); merce trasportata tonn. 8160 (1880: tonn. 10,335), introito fr. 26,200 (fr. 26,484.05). Introito complessivo fr. 71,000 (1880: fr. 80,857.65), ossia fr. 1,059.70 (fr. 1,206.83) in media per chilometro.

Conferenza internazionale sui trasporti per ferrovie — La seconda Conferenza relativa al diritto internazionale in materia di trasporti per strade ferrate (di cui abbiamo già più volte trattato nel nostro giornale) si radunò il 21 corrente a Berna, com'era stato preannunciato. Gli Stati rappresentati a questa Conferenza sono: Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi-Bassi, Russia e Svizzera.

L'Ufficio di presidenza è stato così composto: Bavier (Svizzera) *presidente*; Meyer (Germania), George (Francia), Villa (Italia), *vice-presidenti*; Farner e Vogt (Svizzera) *segretarii*.

Il sig. Bavier aprì la seduta, dando il benvenuto ai delegati. Egli ricordò con parole commoventi la morte del sig. Heer, che presiedette la Conferenza del 1878. Espresse la speranza che la Conferenza attuale risolverà le difficoltà, e condurrà a termine quest'opera di capitale importanza pel commerco euuropeo.

L'articolo 1° della Convenzione, che sottopone alle disposizioni della medesima tutte le spedizioni di merci effettuate dal territorio di uno Stato in quello d'un altro, in base ad una lettera di vettura diretta, sollevò una lunga discussione, e fu rinviato ad una Commissione.

I delegati dell'Italia e dell'Ugheria vedevano in ciò, non un obbligo imposto allo speditore, ma la facoltà lasciatagli di spedire delle merci (in quanto non fossero escluse dalla Convenzione) da uno Stato in un altro. (V. *Nostre Informazioni*).

Disastri ferroviarii in Francia. — Mentre si aspetta sempre la relazione della Commissione d'inchiesta sulla catastrofe di Charenton, un altro disastro è avvenuto a Dôle, altra linea appartenente alla Compagnia Paris-Lyon-Médterranée. Anche in questo vi sono stati morti e feriti; per cui l'opinione pubblica si è grandemente commossa, e chiede che il Governo prenda qualche misura energica contro le Compagnie ferroviarie.

Un terzo disastro abbastanza grave è avvenuto presso Guitres, sulla linea de Saintes à Coutros, appartenente alle ferrovie dello Stato.

Il treno è sviato nelle vicinanze di Guitres. Un distaccamento del 137° di linea si trovava nel treno. Vi sono a deplorare una quarantina di feriti, fra i quali circa venti soldati. Un guardo-freno è morto.

Abbiamo voluto accennare a questi disastri; poichè, siccome è in uso da noi di citare sempre l'esempio di paesi stranieri solo quando si tratta di cose buone, è bene si sappia che tutto il mondo è paese, e che l'Italia non è l'ultimo di tutti.

Ferrovie spagnuole. — Il Ministro dei lavori pubblici di Spagna partecipò a' suoi colleghi l'intenzione di presentare tra breve alle Cortes un progetto di legge per la costruzione della ferrovia di Canfranc, con una sovvenzione di 60,000 *pesetas* al chilometro. La linea di Canfranc costituirebbe una nuova via di comunicazione tra la Spagna e la Francia; la sua costruzione è specialmente reclamata dal commercio della penisola e dalle provincie dedite alla viticultura.

Ferrovie dell'Argentina. — Il Governo nazionale argentino emanò un decreto sopra l'espropriazione di terreni per la linea ferroviaria delle Ande.

È stata pure promulgata la legge per nuovi studii da farsi onde prolungare la ferrovia Andina. La nuova linea partirà direttamente da Villa de la Paz fino a Mendoza e San Juan.

Disastro ferroviario in America. — Un telegramma da Washington, 15, reca che il treno Baltimora-Ohio, recante i giornalisti per i funerali di Garfield, fuorviò. Si hanno 6 morti.

Notizie Diverse

Monumento nazionale a V. E. in Roma. — Alle ore 5 pom. del 23 corr. è scaduto il termine per la presentazione dei progetti del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II.

La Commissione Reale, riunitasi nel Museo agrario in via Santa Susanna, ha redatto il processo verbale della chiusura. I bozzetti presentati sono oltre 260, ed i locali del Museo, per quanto vasti, sono tutti ingombri di casse.

Si prevede che i lavori di collocamento richiederanno parecchi giorni. Daremo, in seguito, qualche cenno dei lavori presentati a questa gara internazionale, che riuscirà veramente importante.

Nuova strada in Bologna — Venne esposto in questi giorni nella palazzina ex-Bonora il progetto compilato dall'ing. Galli e dall'ing. architetto Linari per la nuova strada, che dal cuore della città deve condurre alla Stazione ferroviaria. Il progetto è generalmente lodato, e l'esecuzione ritenuta di grande utilità.

Carta geologica d'Italia. — In occasione del Congreeso geologico che si tiene in Bologna, è stata pubblicata, per cura dell'Ufficio del regio Comitato geologico, una carta geologica d'Italia nella scala di un decimetro per grado. La carta, sulla quale sono stati delimitati e marcati a colori i diversi terreni ond'è costituita l'Italia, è quella della circoscrizione politica, edita dalla Direzione della statistica generale; ma riveduta, ricorretta e completata per ciò che concerne l'attuale sviluppo delle linee stradali e ferroviarie. Inoltre, dietro i dati della carta in grande scala che lo Stato-maggiore va compilando, vi sono segnate eziandio le diverse elevazioni montuose, i nomi di regioni naturali, di paesi e località interessanti per la geologia, e che in nessuna delle carte precedenti a questa erano indicati. Questa carta geologica d'Italia è stata compilata dietro i lavori di varii autori sino all'anno 1881, con speciali verificazioni delle località meno conosciute. Essa è la seconda che noi possediamo, chè la prima fu pubblicata a Parigi nel 1846 per cura del Collegno e mercè i lavori del Brocchi, del Pareto, del Savi, del Pasini, del Pilla, del Lamarmora e del Sismonda.

Ufficii telegrafici. — Il 16 corrente in San Piero Sopra Patti (provincia di Messina) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 17 nell'Ufficio telegrafico militare del Moncenisio, è stato attivato il servizio dei privati.

Congresso di elettricità a Parigi. — Nella seduta del Congresso internazionale d'elettricità, che n'ebbe luogo il 26 corr. al Palazzo dell'industria, presieduta dal ministro Cochery, si è proceduto all'elezione dei tre vice-presidenti. Il primo è il prof. Gilberto Govi, commissario generale italiano all'Esposizione d'elettricità; il secondo il dott. Helmholtz, commissario germanico; il terzo il professore dell'Università di Glasgow, William Thomson, commissario inglese. La vice-pfesidenza accordata all'Italia è un giusto compenso dovuto ai meriti incontestabili dol prof. Govi.

Dopo l'elezione, il Congresso si è suddiviso in tre sezioni: la prima trattò delle sorgenti dell'elettricità e delle questioni relative all'elettro-fisiologia; la seconda si occupò della trasmissione dei segnali e delle parole per mezzo dell'elettricità, telegrafi, telefoni e strade ferrate; la terza esaminò le applicazioni industriali dell'elettricità,

I lavori del Congresso proseguirono alacremente, e dal 26 corr. al 1° ottobre si terranno apposite conferenze all'Esposizione.

Il dott. Boudet tratterà dell'applicazione dell'elettrilcità alla fisiologia; il sig. G. Tissaudier, dell'applicazione dei motori dinamo-elettrici alla locomozione terrestre, acquatica ed aerei; ed il sig. Cantagri, della telegrafia elettrica. (V. *Nostre Informazioni*).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si fece poco o nulla nella scorsa settimana, non per colpa di essi, ma perchè il mercato non è guari portato all'azione, sia rispetto a questi, che ad ogni altro valore.

Le Azioni della Società delle Meridionali da 470 a 471, e sole un giorno scesero a 469. Le Obbligazioni relative, stazionarie sul 284.75; i Boni nominali sul 534. Le Sarde, della serie A, invariate al corso di 280; del pari quelle della serie B, a 276.50; le nuove, quotate a 284.25.

E quasi nominali rimasero le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 287; 2ª emissione a 281.50. Le Centrali-Toscane a 464.50; le Pontebbane a 450; le Meridionali austriache a 291. Le Azioni Ferrovie Romane rimasero a 145.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima per la illuminazione a gas della città di Novara. — Dal 1° ottobre p. v. si pagherà agli azionisti la cedola semestrale in L. 10, presso il cassiere della Società Antonio Ranza in Novara.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 3 ottobre p. v., presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per la manutenzione degl' immobili militari dipendenti dalla 3ª sezione, durante il triennio 1882-1884, per il complessivo importo di L. 97,500, ribassato del 3.50 0[0 nell'asta precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle 3 pom. dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare allr Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sull'altura di Valdilochi presso Spezie, sull'importo di L. 408,540, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 44,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettnra di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei iavori di ritiro d'un tratto dell'argine destro di Po nella golena Fornace di Torricella, Comune di Motteggiana, per il presunto importo di L. 67,547.22. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 4000, cauzione definitiva L. 8000. ambidue in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione di banca con fossa di espurgo lungo la sinistra d'Oglio, da S. Michele in Bosco alla fronte della Bina di Gazzuolo, in diminuzione dell' importo di L. 44,954.53, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 2500 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Sino al mezzodì del 5 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Pietrapertosa, che dall'abitato va a congiungersi con la provinciale Corleto-Tricarico alla contrada Scollo, della lunghezza di m. 5714, sull'importo di L. 88,651.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di m. c. 1,000 di legname di quercia, per la complessiva somma di L. 110,177. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Foggia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori occorrenti a sistemare porzione del lato interno del molo nel porto di Manfredonia, in proseguimento del già sistemato, per la lunghezza di metri 160 e per la presunta somma di L. 147,300. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 1010 di legname di quercia delle provincie meridionali d'Italia, di Toscana o Romagna, per la presunta somma di L. 121.150. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 12,115 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliazione e sistemazione del porto di Porto Torres, per la presunta somma di L. 2,219,658. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 120,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo (Napoli), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di m. c. 400 di legname di pino detto *Pitch-pine*, sull'imdorto di L. 38,696, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto del Municipio di Azzano, la fornitura di un ponte sul Meduna, in 3 campate con pile metalliche.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

37ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	534,312.91	365.97
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	569,521.25	393.86
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	+ 35,208.34	— 27.89
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,446.86	17,101,338.62	11.819 62
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	15,803,930.33	10,929 41
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 0,86	+1,297.408.29	—890.21
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.00	217,004.68	166.03
Settimana corrisp. nel 1880.	1,192.00	232,410.49	194.98
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+115 00	+ 15,405.81	— 28.95
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,290.82	7,714,291.48	5,976.27
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,169.35	6,188,880.38	5,292.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.47	+1,525,411.10	+ 683.69

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,058,32	16,942,96	12,573.24
Piccola Velocità	9,240,70	533,58	3,280,81
Totali . . .	53,308,02	17.476,54	15,854,05

Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	572,190.08	17,748.73
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	562.790.62	17,505.00
Differenza (in più . . .	—	9,399.46	243.73
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1881. .	1,681	18,461,499.13	19,088.54
Periodo corr. 1880	1,681	16,684,637.21	17,298.59
Aumento	—	1,776,861.92	1,789.95
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di aprile 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,952.25	33,912.31	3,132.56	44,997.12
Bagagli e cani . .	93.81	564.01	52.18	710.00
Merci a grande vel.	1,020.30	4734.29	585.97	6,340.56
Merci a piccola vel.	10,234.14	21,792.37	3,940.87	35,517.38
Introiti diversi . . .	368.81	544.82	250.34	1,163.97
Totale . . .	19,669.31	61,547.80	7,511 92	88,729.03

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane, volendo estrarre dalla cava dell'Ansedonia posta al chilom. 145 della linea Maremmana, i materiali occorrenti per la fornitura di

18000 metri cubi di pietrisco,
1500 tonnellate di massi per gettate e per la costruzione di
22000 metri lineari di muri a secco,

apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile nell'Uffizio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di S. M. Novella) e presso l'Ingegnere Capo della 3ª Sezione residente in Roma (Stazione Centrale).

Per essere ammesso al concorso, ogni offerente dovrà depositare nella Cassa Sociale in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Roma, la somma di L. 5000 in denaro, o in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 3 del prossimo mese d'ottobre.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per materiali da estrarsi dalla Cava dell'Ansedonia.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario governativo.

Firenze, 14 settembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Il Consiglio d'Amministrazione avendo fissato in L. 25 per Azione il riparto utili del 1º semestre in acconto dell'annata 1881, questo sarà esigibile a partire dal 1º ottobre p. v. presso la Cassa Sociale contro il rilascio del Vaglia N. 36.

Torino, 26 Settembre 1881.

La Direzione.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	24,300	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	11,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	110,700	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	68,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	189,000	»
GHISA da rifondere	»	98,000	»
OTTONE da rifondere	»	12,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	13,000	»
LEGNA in ritagli.	»	150,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 Settembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6 30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

Alla stess'epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 14ª estrazione, avvenuta il 16 maggio p. p., al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 20 *settembre* 1881.

La Direzione Generale.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Süe* e *L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways*.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 5 Ottobre 1881. N.° 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

IV.

Compiuto l'esame degli esercizii sociali ferroviarii, che si ebbero in Italia dal 1860 al 1880, la Relazione passa a studiare le Convenzioni, che vennero semplicemente stipulate, quali la Convenzione del 1874, presentata dal ministro Spaventa, e l'altra del 1877, presentata dal ministro Depretis.

Lo studio di questi contratti è preceduto da una esposizione succinta di tutte le formule escogitate per appaltare un esercizio ferroviario. Di tali formule non crediamo per ora dovercene occupare: prima perchè molte sono state oramai condannate da tutti; poi perchè abbiamo in animo di tenerne parola allorquando esamineremo le proposte della Commissione d'inchiesta.

Ora qui esporremo brevemente le due Convenzioni del 1874 e del 1877; il che non sarà certo opera superflua, per il fatto che pochi, anche fra coloro che in Parlamento dovevano giudicarle, si sono dati la pena di leggerle e di studiarle, benchè tendessero a risolvere un problema di grandissima importanza per il paese.

Nel 1873, la Società delle ferrovie Romane versava in tristissime condizioni finanziarie: non solo le sue Azioni non ricevevano alcun dividendo, ma neppur l'interesse delle Obbligazioni veniva pagato. La Società delle Meridionali aveva toccato le 15 mila lire di prodotto chilometrico, ed era impensierita dello svolgersi continuo del traffico sulle sue linee.

Bisognava trovare il modo di porre rimedio ad un tale stato di cose. Il ministro Spaventa credette miglior partito proporre di riscattare le strade ferrate Romane e Meridionali, e di affidarne l'esercizio, in un con quello delle linee Calabro-Sicule, ad una nuova Società semplicemente esercente.

Le basi del contratto d'esercizio erano le seguenti:

La Società aveva a suo carico tutte le spese *ordinarie* e *straordinarie* dell'esercizio, eccettuate:

a) le spese per miglioramento dell'argine stradale, per costruzione di nuovi fabbricati, per prolungamento di binarii, ecc.;

b) le spese per l'aumento del materiale mobile e fisso, richiesto dall'apertura di nuove linee e dal crescere del traffico;

c) le spese per riparazioni ai guasti prodotti da forza maggiore;

d) le spese di rinnovazione dell'armamento.

Tutti i prodotti dell'esercizio spettavano allo Stato; il quale, in corrispettivo delle spese che la Società doveva sostenere per l'esercizio, le pagava:

1. Una somma fissa per chilometro esercitato;

2. Una somma per ciascuna unità di traffico, vale a dire per ciascun viaggiatore-chilometro e ciascuna tonnellata-chilometro di merce.

Inoltre l'esercente partecipava, in una data misura, al prodotto lordo, per quote percentuali decrescenti coll'aumentare del prodotto stesso.

Il numero dei treni e degli orarii veniva stabilito dal Ministero dei lavori pubblici; e la determinazione delle tariffe, tanto generali che speciali, spettava al Governo.

Un patto, non nuovo però, veniva introdotto, e riguardava il prezzo del carbone. Tutti sanno per quanta parte entri nelle spese di un esercizio ferroviario il carbone, e come il suo prezzo oscilli, in Italia principalmente, e per le oscillazioni dei prezzi alle miniere, e per quelle dei

noli dei bastimenti. Il prezzo minimo di 30 lire alla tonnellata, consegnata franca ai nostri porti, può salire (ed è salito) a 62 o 63 lire alla tonnellata.

Una differenza così grande nel prezzo unitario porta una differenza enorme nelle spese d'esercizio di una intera rete, che consuma centinaia di migliaia di tonnellate di carbone ogni anno.

Per questa considerazione, nel contratto Spaventa (come in altro precedente) era stabilito che, qualora, nel decorso di un anno d'esercizio, il prezzo medio del carbone (determinato secondo la media dei prezzi del carbone Cardiff e la media dei noli pei porti di Napoli e di Livorno) risultasse superiore od inferiore alle L. 40 per tonnellata, i prezzi unitarii dovevano essere aumentati o diminuiti dell'uno per cento per ogni lira di maggiore o minore costo della tonnellata di carbone.

Riassumendo, lo Stato consegnava alla Società le strade in istato di ordinaria manutenzione, ed il materiale mobile in quantità corrispondente al traffico; *si riservava completa libertà circa le tariffe;* incaricava la Società di tutti i servizii; e compensava l'esercente con una somma chilometrica fissa, con una seconda proporzionale al traffico e determinata applicando i prezzi unitarii alle unità di traffico, ed infine con una partecipazione al prodotto lordo.

Prima di esporre il giudizio che su questo contratto ha portato la Commissione d'inchiesta, ci permettiamo alcune considerazioni.

Avanti il 1874, il problema dell'esercizio ferroviario era stato poco o punto studiato; i dati intorno alle spese, alla loro funzione, al loro rapporto coi prodotti, erano scarsi assai. Bisognava quindi, più che sui numeri delle statistiche, appoggiarsi al criterio delle persone competenti; e queste non mancavano allora, come non fanno difetto nemmeno adesso.

Le cifre, che figurano come corrispettivi nel contratto Spaventa, furono per la massima parte calcolate dal compianto ing. Ruva.

Ma, per quanto possano aver con loro l'esperienza ed il giudizio di persone consumate nell'esercizio ferroviario, bisogna aver sempre presente che questo può variare moltissimo per cause impreviste, per avvenimenti nuovi, dei quali non si era tenuto, nè forse sarebbesi potuto tener conto.

Questi grandi fatti, che modificano la natura di un traffico ferroviario, ne alterano conseguentemente anche le spese, e quindi anche il prezzo di costo di ciascuna unità del traffico stesso.

E allora, come risponderanno le cifre stabilite anteriormente?

E notisi che anche una, benchè minima variazione va ripetuta per milioni di volte, quale è la quantità delle unità trasportate, e quindi può essere cagione di errori non indifferenti.

In qualunque industria è sempre possibile determinare con esattezza quanto costi ciascun oggetto prodotto; ma nell'industria ferroviaria, questo non si è ancora potuto ottenere, forse perchè non è un'industria come tutte le altre, indubbiamente perchè è assai più estesa, e perchè i diversi trasporti non si eseguiscono indipendentemente gli uni dagli altri.

Questa condizione di cose deve farci procedere cauti nell'accettare i piccolissimi numeri calcolati sui totali delle statistiche e dedotti secondo criterii individuali.

Ed ora diremo che la Commissione d'inchiesta, pur tenendo il debito conto delle ragioni di carattere generale, che potrebbero far ritenere preferibile nell'industria dei trasporti, come in altre industrie, il sistema del rimborso delle spese di esercizio secondo prezzi unitarii prestabiliti, reputa che s'incontrerebbero gravi difficoltà nell'applicazione di tale sistema. Essa è d'avviso che il determinare i prezzi unitarii con tanta approssimazione al vero, da poter servire di base ad un appalto dell'esercizio, è opera, se non impossibile, certo molto ardua e richiedente lunga e sicura esperienza e calcoli accurati, fatti sopra elementi raccolti per questo preciso scopo.

Inoltre, come abbiamo già detto, questi prezzi unitarii sono piccolissimi, e le loro inesattezze possono sembrare lievissime; ma siccome debbono moltiplicarsi per un numero immensamente più grande di unità di traffico e quindi ripetersi milioni di volte, così le conseguenze di codeste inesattezze sono incalcolabili, e possono divenire enormi.

Aggiungiamo che le difficoltà di dar forma contrattuale ad un affitto delle strade ferrate non si limitano al sistema di rimborsare le spese d'esercizio, ma ve ne sono altre.

Ne parleremo nel prossimo numero, esaminando le Convenzioni presentate dal ministro Depretis. (*Continua*).

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 31 agosto 1881.

In relazione al nostro numero del 31 agosto scorso, ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 105, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 detto mese:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di agosto
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione .... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta .... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Cunetta dello strozzo »	7,727.70	7,167.70	14,895.40
Strozzo............ »	7,593.10	7,148.20	14,741.30
Escavazione completa e continua........ »	6,984.70	6,854.90	13,839.60
Muratura della vôlta »	7,198.70	7,167.70	14,366.40
Id. del piedritto Est »	6,980.70	6,847.00	13,827.70
Id. del piedritto Ov. »	7,291.70	7,167.70	14,459.40
Acquedotto ultimato »	6,460.00	7,027.00	13,487.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie............ »	5,915.00	6,729.30	12,644.30
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno............ N.	1,542	1,240	2,782
Id. massimo id. »	1,799	1,421	3,220
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	28,600,020	27,039,045	55,639,065

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di agosto, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto agosto	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	937.010	98
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.232.070	95
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,584.060	93
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	293.450	91
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	556.820	100
Totale	158.712	4,827.450	4.603.410	95
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	45.490	89
Fluelen-Goeschenen	38.742	92.790	79.770	86
Airolo-Biasca	45.838	79.510	73.050	91
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	32.990	93
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	31.480	81
Totale	158.712	297.040	262.780	88

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO — Situazione alla fine di agosto	STROZZO — p. 0/0	VOLTA — Situazione alla fine di agosto	VOLTA — p. 0/0	PIEDRITTI (2) — Situazione alla fine di agosto	PIEDRITTI (2) — p. 0/0
c) Galleria.	metri	metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,586	100	5,355	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	7,285	100	5,948	—	6,493	—
Airolo-Biasca	8,079.70	6,954	86	3,761	—	5,092	—
Giubiasco-Lugano	3,230.20	3,041	93	2,602	—	5,393	—
Totale	24,192.20	22,866	94	17,666	—	27,575	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Flueln — A parte qualche metro corrente di vôlta nel piccolo tunnel di Rindelfluh, tutte le gallerie di questa sezione sono del tutto compiute.

Fluelen-Göschenen — Il toglimento dello strozzo venne terminato nei tunnel di Pfaffensprung. Nel tunnel di Wattingen si cominciarono le murature pel tronco di 100 m., che, giusta le nuove deliberazioni, non deve più restare senza rivestimento. In tutti gli altri sotterranei, le murature previste dalla Società sono pressochè terminate. Si lavorò, durante il mese, ai portali dei tunnel di Bristenlaui, d'Inschi e di Naxberg.

Airolo-Biasca — La lunghezza dello strozzo che rimane da coprire nei quattro tunnel elicoidali della rampa Sud è ancora di 1094 m., di cui 355 nel tunnel di Piano-Tondo, e 408 in quello di Travi. I lavori di escavo continuano a procedere lentamente per tutti questi tunnel, ma specialmente per quello di Travi, ove, malgrado l'impiego della perforazione meccanica, i progressi sono ancora affatto insufficienti perchè i trasporti sieno compiuti nel termine fissato dai programmi. La Società ha ripetuto, a tale proposito, il reclamo verso l'Impresa.

L'avanzamento delle murarure lascia egualmente a desiderare pei tunnel elicoidali, fuorchè per quello di Prato, ove i progressi realizzati sono abbastanza regolari. Gli approvvigionamenti di mattoni diminuiscono rapidamente.

Giubiasco-Lugano — I tre sotterranei del lotto 23 sono compiuti, fuorchè il portale Nord del tunnel di Precassino. Lo stesso dicasi pel tunnel di Massagno.

Nel tunnel del Cenere, non restano che 189 m. di strozzo da coprire. La mancanza di pressione, prodotta dallo scolo minimo delle acque motrici del Trodo, ha un po' ritardato, nell'agosto, il progresso dei lavori di escavo. I lavori di rivestimento continuarono a progredire in modo soddisfacente.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di agosto su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo — Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	7,783,600	70
Fluelen-Goeschenen	»	22,425,900	16,456,400	61
Airolo-Biasca	»	23,254,700	16,129,400	61
Cadenazzo-Pino	»	2,436,900	1,493,000	61
Giubiasco-Lugano	»	7,798,800	4,749,300	61
Totale	Fr.	67,063,600	46,611,700	69

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di agosto risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen	N.	28	984	1,012
Fluelen-Goeschenen	»	746	1,073	1,819
Airolo-Biasca	»	1,407	1,101	2,508
Cadenazzo-Pino	»	»	419	419
Giubiasco-Lugano	»	672	1,046	1,718
Totale	N.	2,853	4,623	7,476

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1881.

(*Cont. — V. N.* 36).

VI. *Esercizio.*

A. *Situazione generale.*

Linee dirette — Durante l'esercizio di cui si tratta, furono intrapresi e compiuti i lavori preparatorii in vista delle *tariffe future* pel trasporto dei viaggiatori e delle merci pel traffico interno della ferrovia del Gottardo, ed il relativo rapporto è stato presentato alle alte Autorità federali. Inoltre ebbero luogo trattative con alcune Amministrazioni svizzere e straniere interessate al traffico del

Gottardo, a proposito dell'introduzione di tariffe dirette per le merci, e specialmente della scelta di un sistema di tariffe pel traffico tra la Germania e l'Italia, come pure pel traffico tra le Stazioni della ferrovia del Gottardo ed alcune Stazioni delle altre Amministrazioni svizzere da una parte, e di alcune Amministrazioni sul territorio straniero dall'altra.

Questi lavori preparatorii per la fissazione delle tariffe furono eseguiti sulle basi seguenti:

Anzitutto, per quanto concerne il *traffico dei viaggiatori*, le tasse pel traffico nel complesso della ferrovia del Gottardo (tenendo conto delle disposizioni concessionali per ogni linea isolata, e di quelle del trattato internazionale del 15 ottobre 1869) furono fissate ad un tasso corrispondente per approssimazione a quello delle tasse delle altre linee svizzere. Al contrario, sarà percepito sulle sezioni di montagna, con pendenza di 15 p. 0[00 e al di là, una sopratassa, ch'è ammessa dalle concessioni e dal trattato internazionale suddetto, e che copre press'apoco l'aumento delle spese d'esercizio su queste sezioni. Il ribasso sui biglietti di andata e ritorno è fissato al 20 p. 0[0 del doppio della tassa per corsa semplice. Inoltre è stata introdotta una tariffa di abbonamento a prezzi ridotti; saranno pure applicate pel traffico interno e diretto del Gottardo le tariffe ed i regolamenti istituiti dalla Conferenza delle Amministrazioni ferroviarie svizzere per le *Scuole* e *Società*, per l'affitto di *speciali vetture da viaggiatori*, e pel *trasporto di malati*.

Pel trasporto di *bagagli* ed *animali vivi*, furono adottate le tasse delle altre linee svizzere, colle sopratasse corrispondenti sulle sezioni di montagna.

Quanto al *traffico delle merci*, le tariffe interne e dirette del Gottardo saranno stabilite sulla base della classificazione delle merci del 1° giugno 1872, la quale è già applicata pel traffico interno e diretto delle ferrovie della Svizzera orientale e pel traffico diretto di queste ultime colle linee dell'ovest della Svizzera; anche per questo traffico sarà percetta, sulle sezioni di montagna, una sopratassa comprendente per approssimazione l'aumento delle spese d'esercizio. Inoltre saranno istituite, pel traffico interno e pel traffico diretto svizzero, delle tariffe speciali pel trasporto della birra, di commestibili, d'argento monetato e di metalli preziosi, di veicoli e di oggetti di dimensioni straordinarie. Rispetto al transito, furono intavolate colle altre linee interessate al Gottardo (al di fuori di quelle circa l'introduzione dei traffici diretti generali) delle trattative a proposito della creazione di tariffe speciali per alcuni importanti articoli di trasporto, p. es. il carbon fossile; ma esse non erano ancora compiute alla fine dell'anno.

Fatta estrazione dalla fissazione delle basi per la organizzazione dell'amministrazione futura dell'esercizio, si sono intrapresi, durante l'anno, altri lavori preparatorii pel l'*esercizio della linea diretta della ferrovia del Gottardo*. Ricorderemo in particolare l'elaborazione d'un progetto di rario, la cui attuazione definitiva richiederà una serie di trattative colle Amministrazioni interessate della Svizzera e dell'estero. In questo primo progetto è previsto, oltre il treno espresso di giorno, un treno espresso di notte, poichè si è riconosciuto che, senza quest'ultimo, non sarebbe possibile, dal punto di vista delle coincidenze, di creare un orario rispondente a tutte le esigenze d'una linea internazionale.

Furono poscia aperte trattative coll' Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, a proposito dell'esercizio, da parte della ferrovia del Gottardo, del tronco che va dalla frontiera svizzera presso Pino alla Stazione internazionale di Luino, a proposito della utilizzazione in comune di questa Stazione. Inoltre è stato fissato l'inventario per l'esercizio delle nuove linee; è stata sottoposta a serio esame la questione della introduzione dei vagoni-letti nei treni espressi di notte; e finalmente venne eretto uno stato del personale che si prevede necessario per l'esercizio nel suo complesso della ferrovia del Gottardo.

2. *Linee ticinesi di pianura*. — La questione dell'unificazione delle disposizioni concessionali concernenti le tariffe delle ferrovie svizzere formò l'oggetto di nuove trattative durante l'esercizio 1880. Come abbiamo avuto l'onore di dirvelo già nel nostro ultimo Rapporto di gestione, l'introduzione di una classificazione uniforme delle merci è stata uno degli scopi principali di codeste trattative, e pareva, da più di un punto di vista, nell'interesse delle ferrovie svizzere il prendere per base il sistema di classificazione delle merci adottato dalla Germania nel 1877.

Ma siccome le proposte fatte in questo paese in vista di modificazioni da introdurre in questo sistema di tariffe, e soprattutto in vista della introduzione d'una seconda classe di merci in dettaglio, non riescirono ancora, e pare non debbano essere risolte in un avvenire prossimo, così la Conferenza delle Amministrazioni ferroviarie svizzere non giudicò utile di andare innanzi, e dichiarò al Dipartimento delle poste e ferrovie ch'essa, viste le circostanze, credeva dovere rinunciare pel momento alla unificazione delle tariffe proposta, ed attendere i risultati ottenuti nei paesi vicini prima di procedere ad altre pratiche.

Al 1° novembre entrò in vigore il « Regolamento generale concernente la circolazione dei treni sulle linee delle ferrovie svizzere a semplice o doppio binario a scartamento normale », adottato dalla Conferenza delle Amministrazioni svizzere.

L'ispezione del servizio esterno delle linee ticinesi di pianura, alla quale procedette l'Ispettore amministrativo delle ferrovie svizzere, diede, secondo le comunicazioni fatteci, un risultato soddisfacente.

Dietro domanda emanata dal Dipartimento delle poste e ferrovie, è stato deciso dalla Conferenza delle Amministrazioni svizzere che il personale d'esercizio delle linee normali sarebbe esaminato dal punto di vista della percezione dei colori. Questo esame ebbe luogo pure pel personale delle linee ticinesi di pianura, secondo il metodo di Holmgren. Il risultato può esser considerato come favorevole, attesochè su 190 persone esaminate, una sola non percepiva la luce verde, in 9 altri si è riconosciuto un indebolimento della sensibilità pei colori, e tutti gli altri li percepivano in modo normale.

Siccome le Convenzioni colla Compagnia d'assicurazione contro gli accidenti, a Winterthur, pel personale d'esercizio e pei viaggiatori, spiravano alla fine dell'anno, così le si rinnovarono per un semestre. Fino allora bisognerà esaminare la questione se ed a quali condizioni converrebbe alla nostra Società di conchiudere una nuova Convenzione.

B. *Orarii e circolazione dei treni.*

L'*orario di estate* entrò in vigore il 15 maggio. Durante tale orario, circolarono sulle due linee, come nell'estate precedente, 4 treni al giorno in ogni direzione. Ad eccezione del treno 7, il quale, per evitare una macchina speciale pel servizio della rampa di Locarno, è stato riportato al mezzodì, il servizio dei treni non ha subìto modificazioni in confronto di quello dell'anno precedente.

L'orario d'estate essendo entrato in vigore più presto, anche il *servizio d'inverno* è cominciato il 15 ottobre. Come nel 1879, durante l'orario d'inverno, circolarono 4 treni al giorno in ogni direzione sulla linea Biasca-Locarno, e 3 su quella da Lugano a Chiasso. Il servizio dei treni è rimasto pure lo stesso dell'inverno precedente.

Nel 1880, 6371 treni (nel 1879,5313) circolarono sulle linee ticinesi di pianura, cioè: 3988 treni di viaggiatori (3966 regolamentari e 22 supplementari); 1464 treni misti; e 919 treni di materiali.

Il percorso di questi treni fu: 191,022 chilometri-trazione; 3,413,778 chil.-assi; e 15,457,352 chil.-tonnellate (peso lordo).

Sulle nostre linee circolarono poi 962 vagoni esteri, mentre 709 dei nostri passarono su altre linee. I vagoni esteri percorsero 77,598 chilometri-assi sulle nostre ferrovie, ed i nostri vagoni ne percorsero 214,532 sulle ferrovie straniere.

Sui 22 treni supplementari, 9 furono occasionati da interruzionati della linea.

I 919 treni di materiali, che circolarono dal 1°. marzo alla fine dell'anno, servirono al trasporto delle macerie della trincea d'approccio sud del tunnel di Massagno, e le

spese ne furono sostenute dall'Impresa della linea del Monte Cenere, in ragione di chilometro-trazione in carico.

La durata totale del percorso dei treni regolamentari è stata di 5150 ore e 57 minuti pei treni di viaggiatori, e di 2139 ore e 48 minnti pei treni misti: in totale ore 7290 e 45 minuti.

Durante l'esercizio 1880, si ebbero 219 ritardi di 10 minuti e al di là, cioè: 139 ritardi da 10 a 15 minuti, 56 da 16 a 30, e 24 da 30 in più.

Questi ritardi furono cagionati:

1°. 164 per l'arrivo ritardato d'altri servizii (posta federale 83, battelli del Lago Maggiore 26, treni dell'Alta Italia 55);

2°. 27 per irregolarità nell'esercizio (rinforzi e manovre di treni in Stazione 17, affluenza straordinaria di forestieri 7, alimentazione 3;

3°. 20 per turbamenti di servizio per cause maggiori (interrnzione della linea per straripamenti 18, frane sul binario 2);

4°. 2 per accidenti durantr il tragitto (guasto fortuito della locomotiva);

5°. 6 per blocchi di pietra provenienti da mine imprudentemente accese dagli operaj d'una Impresa.

In confronto del 1879, i ritardi per l'arrivo ritardato d'altri servizii si aumentarono di 40; quelli provenienti dall'esercizio, di 15; e quelli prodotti da interruzioni della linea per blocchi di pietre provenienti dalle mine di un'Impresa, di 6; in totale di 61. D'altra parte, i ritardi prodotti da interruzioni di servizio dovuti a cause maggiori diminuirono di 30; laonde l'aumento totale dei ritardi si riduce a 31.

C. *Prodotti e statistica del traffico.*

	1879		1880		Dei 1879 più	Dei 1879 meno
I. *Prodotti diretti.*	Fr.	0[0	Fr.	0[0	Fr.	Fr.
Viaggiatori	353,515.65	57.29	428,158.70	54.54	74,643.05	»
Bagagli	22,455.50	3.64	25,295.15	3.22	2,839.65	»
Cavalli e bestiami .	12,858.55	2.08	13,951.55	1.78	1,093.—	»
Merci	190,667.84	30.90	268,903.80	34.25	78,235.96	»
II. *Prodotti indiretti.*	37,557.51	6.09	48,756.55	6.22	11,199.04	»
Totale . . .	617,055.05	100.—	785,065.75	100.—	168,010.70	»

Secondo questo quadro, durante l'esercizio 1880, il traffico ed i prodotti si svilupparono in modo soddisfacente.

L'aumento dei prodotti diretti di fr. 156,811.66, cioè del 27 0[0, si ripartisce fra tutti i mesi, e specialmente su quelli del primo semestre e su quello d'agosto.

La linea Biasca-Locarno presenta un aumento di franchi 122,011.45, cioè del 32 0[0, di cui fr. 55,463.60 sui viaggiatori, fr. 2046.75 sui bagagli, fr. 438.35 sui cavalli e bestiami, e fr. 64,062.75 sulle merci. Il prodotto chilometrico di questa linea è salito da fr. 9251.08 a fr. 12,226.97.

La linea Lugano-Chiasso offre un aumento di fr. 34,800, cioè del 17 0[0, di cui fr. 19,179.45 sui viaggiatori, fr. 792.90 sui bagagli, fr. 654.65 sui cavalli e bestiami, e fr. 14,173.21 sulle merci. Il prodotto chilometrico è salito da fr. 7700.13 a fr. 9038.60.

Tutte le Stazioni, ad eccezione di Castione, e tutti i generi di traffico presentano un eccedente di prodotti. Nell'aumento dei prodotti sul trasporto dei viaggiatori, quelli della 1ª classe partecipano per 5 0[0, quelli della 2ª per 19 0[0, e quelli della 3ª per 76 0[0. Sono i materiali di costruzione che forniscono la maggior parte dell'aumento dei prodotti sulle merci.

(*Continua*)

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 24 settembre (*).

I progressi fatti dalle numerose squadre d'operaj per approntare l'Esposizione non riescirono a dare l'apparenza d'un insieme completo all'epoca dell'inaugurazione. Specialmente l'installazione delle caldaie, e quelle dei motori corrispondenti, ritardò più di quanto si sarebbe creduto dapprima il funzionamento delle macchine, che trasformano la forza in potenti correnti elettriche.

Di tutte le applicazioni industriali dell'elettricità, quella che concerne l'illuminazione è, senza dubbio, la più importante, sia per la grande varietà dei sistemi più o meno ingegnosi, inventati o perfezionati in questi ultimi anni, sia ancora pei notevoli risultati ottenuti. In diverse circostanze il pubblico ebbe l'occasione di apprezzare i progressi raggiunti da sistemi speciali nell'illuminazione delle strade, delle piazze e delle grandi sale teatrali.

Il Palazzo dell'Industria, per esempio, venne già illuminato colla luce elettrica negli ultimi due anni, durante l'Esposizione di Belle Arti. Ma quale immensa distanza esiste, quando si paragona l'illuminazione attuale con quella degli anni scorsi! Sei macchine, della forza complessiva di 320 cavalli-vapore, fornivano la corrente a 376 candele Jablochkoff installate, parte nella grande galleria del piano terreno, ed altre nelle sale del primo piano. Oggidì il solo Sindacato della forza motrice dispone di 22 macchine, le quali sviluppano 925 cavalli di forza, e forniscono la corrente a 523 lampade. Di più, varii espositori hanno installato dei motori speciali: tra questi la Società anglo-americana espone sette locomobili, della forza complessiva di 140 cavalli-vapore, che servono a mettere in moto nove macchine dinamo-elettriche del sistema Brush. In complesso, si può dire che i motori raggruppati nel Palazzo dell'Industria rappresentano una forza non inferiore a 1,300 cavalli.

L'esposizione delle macchine elettro-dinamiche è, in vero, imponente: una sola sezione è rappresentata da circa 150 macchine Gramme; ed un numero grandissimo di macchine analoghe modificate dai diversi inventori di sistemi d'illuminazione, si trovano esposte nel Palazzo dell'Industria. Così i fratelli Siemens espongono nelle tre sezioni, inglese, francese e tedesca, una ricca collezione di apparati dinamo-elettrici, a correnti continue ed alternate; senza contare le numerose macchine dello stesso sistema, che servono all'illuminazione di nuovi sistemi. La Compagnia parigina impiega cinque macchine Siemens a corrente diretta, ed una potente a correnti alternate. Una particolarità degna di nota, nell'esposizione Gramme, si è la grande varietà di costruttori francesi ed esteri, che parteciparono alla loro fabbricazione.

È solamente dal 26 agosto che l'illuminazione generale dell'Esposizione potè regolarmente funzionare; ma, a partire da quell'epoca, le porte del Palazzo dell'Industria sono giornalmente prese d'assalto dal pubblico, il quale prende un vivo interesse a rendersi conto dei perfezionamenti fatti nell'illuminazione elettrica. Le sale telefoniche, dalle quali si può assistere alle rappresentazioni dell'Opera, cooperano in parte ad eccitare la curiosità generale. Centinaia di persone attendono con somma pazienza d'essere ammesse alla loro volta nelle sale poste in comunicazione colla scena del teatro.

Tutti i sistemi che trasformano la forza elettrica in luce si possono raggruppare in due grandi classi: l'arco voltaico e l'incandescenza.

Gli apparati ad arco voltaico sono numerosissimi, e costituiscono la quasi totalità dei sistemi esposti. Due generi d'apparati ben distinti appartengono a questa classe, se-

(*) Ecco la lettera annunciata nel precedente nostro numero, e che fa seguito a quelle pubblicate nei numeri del 10 e 24 agosto scorso (n. 32 e 34). LA RED.

condo che i carboni sono disposti sullo stesso asse, nel prolungamento l'uno dell'altro, oppure parallelamente tra loro. Nel primo caso, è necessario di ricorrere ad un *regolatore* per imprimere ai carboni un movimento proporzionale al loro consumo. Si distinguono poi i regolatori che ammettono un solo apparato per ogni circuito, e quelli che permettono l'installazione d'un certo numero di lampade nello stesso circuito.

Il primo sistema d'illuminazione elettrica, che si presenta all'ingresso dell'Esposizione, è la lampada *Serrin*, che data dal 1853. In seguito a numerosi ed importanti perfezionamenti, venne applicata per l'illuminazione di parecchi fari francesi ed inglesi, e delle grandi sale di Stabilimenti meccanici. Sotto il punto di vista industriale, questo sistema costituisce una transazione fra i primi regolatori automatici di Foucault, di Dulosev, e d'altri inventori, e la grande serie di regolatori odierni. Per dimostrare l'applicabilità dell'apparato nella marina, il sig. Serrin espone una lampada, la quale, avendo gli organi interni equilibrati, può prendere tutte le posizioni immaginabili, senza che per ciò essa cessi di funzionare in buone condizioni.

Peraltro, questo sistema non ammette che una lampada per ogni circuito, giacchè lo scartamento dei carboni è prodotto dalle variazioni d'intensità della corrente: non è quindi applicabile che a focolari di grande potenza. Lo stesso inconveniente è comune alle lampade *Jaspar*, tre delle quali sono installate nella sala n. 15. Ogni lampada consiste in un cilindro cavo, aperto solo nella parte superiore; i raggi luminosi dell'arco voltaico emessi nell'interno del cilindro, sono rinviati da un riflettore inferiore ad un grande disco circolare superiore verniciato in bianco, e da questo sono proiettati sul suolo. L'effetto è splendido, la luce è fissa e diffusa, le ombre portate sono completamente soppresse. L'illuminazione di questa sala è, senza dubbio, la migliore dell'Esposizione, ed eccita giornalmente l'ammirazione dei visitatori. Il sistema Jaspar venne già applicato a Bruxelles per l'illuminazione della vasta piazza della Stazione, dirimpetto alla Stazione del Nord; e da quanto ci viene assicurato, le tre lampade ivi applicate forniscono una illuminazione brillante.

L'illuminazione industriale però richiede l'impianto di parecchie lampade alimentate da una sola macchina. Gli apparati, che assicurano l'indipendenza d'un certo numero di lampade stabilite nello stesso circuito, si ponno suddividere in tre classi: *regolatori differenziali*, a *derivazione* ed a *scartamento fisso*.

La distanza costante tra i due carboni, coi regolatori della prima classe, è mantenuta dall'azione differenziale della corrente generale generata dall'arco voltaico, e d'una derivazione molto resistente.

Appartengono a questa classe i sistemi Siemens, Brush, Weston, Shückert, Gravier e Berjot.

Nella lampada *Siemens*, il regolatore consta di due solenoidi: l'uno a filo grosso e corto, percorso dalla corrente principale; l'altro a filo finissimo e lungo, percorso da una corrente derivata. Allorquando il consumo dei carboni aumenta il loro scartamento, la corrente principale diminuisce d'intensità, mentre una corrente più forte procede sul filo derivato. Un meccanismo speciale, che diminuisce la lunghezza dell'arco voltaico, è messo allora in movimento, fino a quando si stabilisce il rapporto prefisso nelle intensità delle correnti percorse nei due solenoidi.

I signori Siemens espongono una ricca collezione di lampade. All'entrata, si trova un elegante candelabro, composto di sei lampade che ricevono la corrente alternata. Altre lampade dello stesso sistema funzionano nella grande sala centrale ed in una del piano superiore. La luce emessa è bella, fissa e regolare. Nel suo complesso, questo sistema costituisce uno dei migliori mezzi d'illuminazione.

Un'applicazione importante del sistema Siemens venne fatta nello scorso marzo a Londra, per l'illuminazione elettrica di un distretto della *City*, la quale si compone di 6 lampade, d'una potenza variabile da 300 a 600 carcel (a seconda della zona presa in considerazione), e di 28 lampade più piccole, d'un potere luminoso di circa 30 carcel.

Le sei grosse lampade sono alimentate da altrettante macchine dinamo-elettriche Siemens, mentre le lampade di minore potenza sono alimentate da due macchine Siemens, le quali forniscono la corrente a due serie, di sette lampade ciascuna. Per evitare poi che, per una causa qualunque, una strada intera rimanga completamente priva di luce, le lampade sono disposte in modo, che due consecutive non appartengono allo stesso gruppo; per cui, in caso d'accidente, l'illuminazione è ridotta a metà, ed è fornita da lampade alternate.

La forza motrice è fornita da due macchine semi-fisse, ciascuna delle quali serve al movimento di quattro macchine dinamo-elettriche. Una terza macchina di riserva, della stessa potenza e stabilita tra le altre due, è sempre mantenuta in pressione per sopperire a qualsiasi accidente.

Questo sistema funziona regolarmente, e finora non si ebbero a constatare che pochissimi casi di estinzione parziale.

Anche a Milano venne per qualche tempo illuminata la Galleria Vittorio Emanuele colle lampade Siemens, dando un risultato soddisfacentissimo.

Nella lampada *Brush*, la lunghezza dell'arco voltaico è regolata da un solo solenoide, sul quale sono però avvolti due fili: l'uno grosso e corto, percorso dalla corrente principale; l'altro fino, avvolto in senso contrario, trovasi percorso da una corrente derivata. L'azione del solenoide sull'armatura è quindi, anche in questo caso, proporzionale alla differenza d'intensità delle due correnti, principale e derivata.

Al momento dell'accensione, i due carboni sono in contatto; tutta la corrente passa allora nel filo grosso del solenoide, il quale attira l'armatura, che, col mezzo di leve, rileva il porta-carbone superiore, e forma così l'arco voltaico. Mano mano che lo scartamento dei carboni aumenta, l'intensità della corrente nel filo principale scema, mentre una corrente sempre più intensa passa nel filo derivato; l'azione del solenoide è indebolita, l'armatura si scosta, e permette il movimento di discesa del porta-carbone superiore. Questo movimento è abbastanza dolce e lento, giacchè l'asta scorre a sfregamento in un inviluppo indotto di glicerina.

Allo scopo di realizzare notevoli economie d'impianto, il sig. Brush dispone 16. 32 e persino 40 lampade nello stesso circuito. In queste condizioni, è indispensabile l'adozione d'un congegno, che permetta il funzionamento del sistema nel caso che una lampada venisse a spegnersi per una causa qualunque. Un'elettro-calamita, composta di due fili, l'uno sottile e lungo percorso dalla corrente derivata, l'altro grosso e corto, riunisce le due estremità dei conduttori della lampada, ma si trova interrotto all'armatura dell'elettro-calamita. Se l'arco voltaico ha la lunghezza normale, la debole corrente, che passa nel filo derivato, non è sufficiente a stabilire il contatto dell'elettro calamita colla rispettiva armatura, e la corrente passa allora nel filo grosso da un'estremità all'altra della lampada, senza farla funzionare.

La sezione *Brush* è una delle più importanti dell'Esposizione. L'illuminazione di questo riparto si compone:

a) di 6 lampade, dell'intensità di 600 carcel ciascuna, alimentate da una macchina Brush, della forza di 12 cavalli-vapore;

b) di 40 lampade stabilite nello stesso circuito, della potenza illuminante di circa 200 carcel, ed alimentate da una macchina di 32 cavalli;

c) infine di 16 altre lampade della stessa potenza, alimentate da una macchina di 14 cavalli. (1)

Le altre macchine dinamo-elettriche servono all'illuminazione delle lampade Swan e Lane-Fox ad incandescenza pura.

Le applicazioni già fatte del sistema Brush sono numerose, ed alcune di esse hanno una certa importanza. Come il sistema Siemens, anche quello di Brush venne applicato a Londra per l'illuminazione d'un distretto della *City*. Una sola macchina dinamo-elettrica alimenta 34 lampade di-

(1) Le cifre riguardanti la potenza delle lampade suesposte, sono quelle dichiarate dai loro rappresentanti. Noi riteniamo però che, per essere esatti, sarà necessario di applicarvi il coefficiente del 40 0[0.

sposte in tensione sullo stesso circuito. Mentre il locale delle macchine Siemens è ingombrato da un numero considerevole di cinghie, che trasmettono il movimento a 14 macchine dinamo-elettriche (comprese le riserve), quello di Brush non ne presenta una sola, poichè il motore agisce direttamente sulla macchina dinamo-elettrica. Per evitare i casi di estinzione parziale o totale, si sono installate due altre macchine dinamo-elettriche, della forza complessiva di 28 cavalli, ciascuna delle quali può alimentare 16 lampade. La manovra d'un semplice commutatore basta a sostituire l'azione delle macchine di riserva a quella della macchina dinamo-elettrica regolarmente in esercizio.

Malgrado tutte le precauzioni prese, non si evitarono i casi di estinzione parziale ed anche totale. Il circuito primitivo, stabilito senza le necessarie cautele, non ha potuto resistere alle intemperie: perdite parziali si verificarono dapprima, ed in seguito esse presero tale importanza, che si dovette ricomporre il circuito. Il sistema Brush a Londra ha dato poi un risultato abbastanza soddisfacente. La motrice fornisce la forza di circa 30 cavalli, e l'intensità d'ogni lampada è in media di 70 carcel.

All'Arena di Milano, l'applicazione del sistema Brush non diede punto i risultati che se ne attendevano. È probabile che qualche difetto d'installazione, unitamente ad una forza motrice disponibile insufficiente, abbiano cooperato a così meschino risultato.

L'azione differenziale delle correnti principale e derivata serve pure a regolare lo scartamento dei carboni nella lampada *Weston*. Il meccanismo stabilito nella parte superiore è semplicissimo, e presenta qualche analogia col sistema Brush.

Quattro lampade di questo sistema fornirono, durante un mese, un'illuminazione abbastanza soddisfaciente nella sala C, in sostituzione del sistema *Maxim*, che un difetto di forza motrice impediva di funzionare in buone condizioni. Da qualche giorno questa sala è nuovamente illuminata col sistema *Maxim* ad incandescenza pura.

Ing. N. Stefanini.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Stassera arriverà in Torino l'on. Ministro dei lavori pubblici, proveniente da Arona e dalla linea Novara-Pino, di cui recossi ad ispezionare i lavori, come avevamo preannunciato.

Domani mattina, con treno speciale, si recherà a Savigliano, pregato da quel Municipio e dalla Società delle Officine nazionali di voler onorare queste di una sua visita. Ivi gli sarà offerta una refezione.

Alle ore 3.20, con altro treno speciale, farà ritorno a Torino, ove sarà offerto un banchetto in suo onore all'*Hôtel d'Europe*, da parte del Municipio, delle rappresentanze dell'Industria e del Commercio di Torino, con carattere designato dalle rappresentanze stesse.

><

Ci scrivono da Pisa che quella Deputazione provinciale, invitata dal Ministero dei lavori pubblici a prendere in esame lo schema di Convenzione fra il Governo e la Provincia per il riscatto della ferrovia da Pisa a Collesalvetti, ha trovato di fare qualche eccezione sull'articolo 2° circa la somma fissata come annualità pel riscatto, e circa la decorrenza degl'interessi. Ha quindi deliberato di rivolgere premure al detto Ministero, affinchè voglia tenere nel debito conto i rilievi fatti nello interesse della Provincia.

><

Il Consiglio di amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, su proposta del suo presidente onorevole Breda, ha approvato un Regolamento allo scopo di regolare l'amministrazione di quella Società in modo conforme allo sviluppo da essa preso. Col nuovo Regolamento l'azienda sociale viene divisa in due rami: l'uno tecnico, l'altro amministrativo: preponendo ad ognuno di essi un direttore, che avrà conseguentemente la qualifica di tecnico od amministrativo.

Le persone scelte a tale uopo sono i signori: ing. Lodovico Maglietta, quale Direttore tecnico; Andrea Sacchetto, quale Direttore amministrativo.

In pari tempo, dal Regolamento stesso è riservata per ora all'on. Breda la Direzione generale dell'esercizio, con facoltà di delegare persona di sua fiducia a rappresentarlo. E fu da lui scelto in tale qualità il signor cav. Antonio Canella, il quale firmerà: « Per il Presidente, il Delegato all'esercizio ».

Il Direttore amministrativo ed il Delegato all'esercizio si sostituiranno poi a vicenda, in caso di impedimento o di reciproca assenza.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sua recente adunanza, ha ritenuto meritevoli di approvazione varie proposte ministeriali per modificazioni da introdurre nei Capitolati normali tecnici, generale e speciale, da servire pei progetti delle nuove costruzioni ferroviarie.

Le modificazioni ed aggiunte approvate si riferiscono specialmente a nuovi studii fatti sulle questioni insorte colle Imprese: questioni che colle dette modificazioni si ha in mira di eliminare, o quanto meno diminuire.

><

Il Consiglio medesimo ha ritenuto pure meritevole di approvazione il progetto di armamento-modello con rotaie di acciaio, sistema Vignole, del peso normale di 36 chilogrammi al metro lineare, da servire per le linee complementari del 1° tipo economico.

Tale progetto fu compilato, per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici, dal comm. Mantegazza, Capo Servizio della manutenzione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Ci consta che il Consiglio superiore, ritenuto che il proposto modulo di armamento, accoppi l'economia nella spesa alla solidità, ha opinato possa essere convenientemente adottato anche per le ferrovie di una rete principale.

><

Sappiamo che per la linea da Bricherasio a Barge procedono con sollecitudine i rilievi di campagna, i quali per la parte altimetrica si trovano già compiuti. Rimane tuttora a fare qualche rilievo per la planimetria della linea, ma tutti gli studii di campagna potranno essere compiuti entro il corrente mese.

><

Il signor ing. Antonio Bozzo ha fatto istanza al Prefetto della provincia di Como per ottenere dal Governo l'autorizzazione d'intraprendere gli studii per il progetto regolare di una linea di ferrovia economica dalla Stazione di Luino al Ponte Tresa.

Per questa linea, il detto ingegnere ha già chiesto al Ministero dei lavori pubblici la concessione della costruzione e dell'esercizio.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha disposto che si facciano gli studii opportuni per mettere in servizio quanto prima, sulle linee Calabro-Sicule, delle vetture a letto, di cui fin qui si è lamentata la mancanza su quelle strade ferrate.

Sappiamo che, come temperamento provvisorio, si provvederà al più presto affinchè nei treni diretti si trovi, o in qualche scompartimento o nel bagagliaio, un'apposita latrina, accessibile a tutti i viaggiatori.

Questo provvedimento è indubbiamente più che necessario, e quindi non dubitiamo sarà prontamente attuato; ma è del pari urgente di mettere le linee Calabro-Sicule in condizioni eguali alle altre ferrovie, per quanto riguarda le vetture a letto, di cui è assai sentito il bisogno dai viaggiatori, che da Eboli per Potenza si dirigono a Reggio e viceversa, nonchè da quegli altri diretti da un estremo all'altro della rete Sicula.

Abbiamo dalla Sicilia che continuano insistenti i reclami del Commercio locale degli zolfi per la deficienza di carri nelle Stazioni. A noi consta che l' Amministrazione ferroviaria non manca di fare quanto è umanamente possibile per soddisfare i bisogni del Commercio, avuto ben inteso, riguardo alle strettezze di materiale in cui essa trovasi; e quando è possibile, non manca di stabilire appositi treni giornalieri per sopperire alle esigenze di talune Stazioni.

Bisogna però che anche il Commercio si faccia una ragione della condizione anormale in cui trovasi la detta Amministrazione per le continue richieste di carri fatti in questi tempi; richieste che, non solo non sono in relazione al materiale di cui essa dispone, ma neppure stanno in equa proporzione con la quantità di materiale di cui dovrebbero essere fornite le ferrovie siciliane per sopperire alla media annuale dei trasporti sulle medesime.

Del resto, malgrado i reclami, è indubitato che, così il Governo, come la Società esercente, fanno del loro meglio affinchè il servizio proceda nel modo il più possibile regolare: il primo col provvedere nuovo materiale, e la seconda con opportune disposizioni per trarre dal materiale disponibile il maggiore profitto pel miglior servizio del Commercio.

Essendosi sperimentata la poca utilità della fermata dei treni economici a Pianezzo sulla linea Milano-Lecco, ne venne autorizzata la soppressione.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, in vista delle continue richieste da parte del Commercio di esemplari del Regolamento-tariffa, ha disposto che ne fosse fatta una nuova edizione.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane sta disponendo la gara per la fornitura di n. 60 bagagliai.

In relazione alla nostra promessa del numero precedente, diamo oggi il dettaglio delle aggiudicazioni fatte dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito alle ultime gare tenutesi per la fornitura di materiale mobile:

Alla Società il *Vulcano* — 11 locomotive;

Alla Ditta *Maffei di Monaco* — 4 locomotive;

Alla Ditta *Henschel et Sohn di Cassel* — 17 locomotive.

Alla Società Anonima Italiana Ausiliare di Strade ferrate, tramvie e lavori pubblici di Torino — 56 carri scoperti:

Alla Ditta Grondona F. di Milano — 10 carrozze di 2.a classe, 20 carrozze miste, 10 bagagliai, 130 carri per merci HB, e 60 carri scoperti.

Alla Ditta Cerimedo — 70 carri per merci HB.

Alle Officine Nazionali di Savigliano — 20 carrozze di 1ª classe.

Alla Ditta Fratelli Diatto di Torino — 40 carri, serie L.

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero, fra altre, prese le seguenti deliberazioni:

Ha ordinato la costruzione di una rimessa in legno per le locomotive nella Stazione di Pistoja.

Ha dato disposizioni per l'esecuzione dei lavori di riordino alla facciata esterna della Stazione di Vicenza, e per la riparazione dei fabbricati passeggieri di Sarmato, Rottofreno e San Nicolò.

Approvò la spesa occorrente per l'ampliamento ed il riordino dell'Ufficio del movimento nello Scalo merci di Bologna.

Autorizzò il riordino dei ponti sulle roggie Mora, Molina e Cavetto, linea Milano-Vigevano.

Approvò l'impianto di caloriferi ad aria calda nella Stazione di Verona P. V.

Approvò il preventivo di spesa per l'ampliamento del fabbricato passeggeri della Stazione di Arcore.

Ordinò migliorie ai dormitorii dei macchinisti e fuochisti nella Stazione di Pracchia.

Venne approvata l'aggiunta di un binario morto nella Stazione di San Germano.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 settembre al 1° corr. in materia ferroviaria.

Furono approvati i progetti concernenti:

La costruzione di una ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice, in provincia di Torino;

La costruzione di una ferrovia economica da Dogliani a Monchiero, in provincia di Cuneo;

L'impianto di una fermata all'imbocco nord della galleria di Varallo Pombia, nel tronco Oleggio-Sesto Calende, della ferrovia Novara-Pino;

La costruzione della Stazione definitiva di Montalto-Offugo, nel chilometro 56 della ferrovia in diramazione per Cosenza, della linea Taranto-Reggio;

L'impianto del servizio merci nelle Stazioni di Piave e di Spresiano, lungo la ferrovia Mestre-Casarsa;

L'allargamento del passaggio superiore alla via Labicana per raddoppio di binario nel chilometro 2 della ferrovia da Roma a Ciampino;

La costruzione di due pignoni in difesa del ponte sul torrente Condojanni, nel chilometro 89 del tronco Reggio-Catanzaro, della linea Reggio-Taranto;

Una presa di acqua alla Fiumaretta nel chilometro 83 della ferrovia Roma-Pisa, per alimentazione del rifornitore della Stazione di Civitavecchia;

E l'esercizio a vapore di un *tramway* da Milano a Lodi.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii.

Il Consiglio ha ritenuto:

Che si possa dal Ministero disporre per la fornitura ad asta pubblica dei materiali per l'armamento, meccanismi fissi e chiusure per la ferrovia Novara-Pino:

Che possa essere approvato il progetto di vendita all'asta pubblica di una certa quantità di materiale ferroviario fuori uso, proveniente dalle ferrovie Calabro-Sicule, e consistente in acciaio, bronzo, ottone, rame, ecc., per un prezzo totale di L. 45,760;

Che possa essere approvato il progetto per la costruzione a doppio binario della curva di raccordo della linea Milano-Chiasso collo Scalo merci di Milano, per gli effetti della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Che possano essere approvate le maggiori spese pel compimento del 1° tronco della linea di ferrovia da Adria a Chioggia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Riportiamo dal *Secolo* le seguenti dichiarazioni che l'on. Ministro dei lavori pubblici avrebbe fatte a Milano a ragguardevoli rappresentanze recatesi ad ossequiarlo:

« Io non voglio, disse, presentare contratti, non perchè mi faccia paura la responsabilità di un grosso contratto, ma bensì mi fa paura la possibilità di un errore: e gli errori dei Ministri e dei deputati li paga la nazione.

« Anzitutto voglio che la Camera, senza essere legata a riguardi di nomi, abbia a fissare le norme direttive dell'esercizio delle ferrovie. Per ottenere questo scopo, intendo chiedere, alla fine di quest'anno, la proroga dell'esercizio, poi presentare il progetto di legge, chiedendo che si fissino queste tre cose: le tariffe massime, le linee che si vogliono fare, e le qualità dei contratti che si preferiscono. Quando la Camera avrà deciso questi tre punti principali, io avrò una specie di Capitolato per fare le aste. Poniamo i principii: dopo la questione resta semplificata ».

Il Ministro poi si dolse assai che le officine italiane non avessero mantenuto tutte le promesse nel consegnare il materiale delle ferrovie.

Ferrovie nella provincia di Como. — Il 27 settembre p. p. i rappresentanti della provincia di Como ebbero in Milano un abboccamento col Ministro dei lavori pubblici, sull'argomento delle ferrovie occidentali di quella provincia. Ed ecco le dichiarazioni che l'on. Baccarini (secondo il *Corriere del Lario*) ha fatto:

« Il Governo è favorevole, favorevolissimo alla costruzione della linea Como-Varese-Laveno, e per questa è disposto a dare il maggiore sussidio possibile ed anche ad accordarne immediatamente la concessione (entro otto giorni se fosse necessario). Non può essere favorevole alla linea Saronno-Malnate, come quella che farebbe concorrenza alla linea dello Stato, Milano-Gallarate-Varese; però ne accorderebbe la concessione, ma senza alcun sussidio. Da ultimo si mostrò contrario alla linea Saronno al confine svizzero per Mendrisio, perchè concorrente colla ferrovia dello Stato, Milano-Como-Chiasso per il Cenere al Gottardo; in ogni caso, non potrebbe sussidiare la detta linea. Anzi essa, non solo non potrebbe essere appoggiata dal Governo, ma la sua attuazione incontrerebbe ostacoli anche presso il Governo dello Stato vicino, che vi dovrebbe pure consentire; giacchè questo, dopo i sacrifizii impostisi per la Chiasso-Lugano, non sarebbe disposto a creare a questa una concorrenza qualsiasi.

« Per tali circostanze, aggiungeva il Ministro, qualora la Provincia di Como mantenesse la domanda di concessione per tutte le tre linee in corpo, correrebbe il rischio di vedersi per un anno ancora al punto in cui oggi si trova, senza aver dato un passo verso lo scopo della principale sua aspirazione, quello di dotare presto di ferrovie la parte occidentale del suo territorio ».

Ferrovie venete complementari. — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia:*

La Deputazione provinciale, in obbedienza alla deliberazione 20 giugno p. p., del Consiglio provinciale di Venezia, ha presentato al Governo la domanda della concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Venezia-Murano-Mazzorbo-S. Donà-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, della ferrovia Portogruaro-Latisana, della ferrovia Mestre-Piove-Cavarzere-Adria, e della ferrovia Mestre-Noale-Camposampiero.

La stessa Deputazione provinciale poi ha delegato i deputati provinciali comm. Fornoni e cav. Diena a presentarsi al Ministro dei lavori pubblici, a fine di raccomandargli l'esaudimento dei desiderii della popolazione veneziana, specialmente per ciò che riguarda il nuovo ponte che deve congiungere Venezia colla terraferma.

— Da Milano si annuncia poi che il ministro Baccarini ricevette colà il prefetto di Venezia, e gli on. Brioschi e Maurogònato, che lo intrattennero intorno alle costruzioni delle linee ferroviarie della provincia di Venezia.

Ferrovia Spezia-Lerici — Dice il *Commercio* di Genova che è stata presentata al Governo la domanda di concessione per una ferrovia tra Spezia e Lerici, dal signor Cantino, geometra ed impresario genovese.

Ferrovia Torino-Pinerolo. — I signori impresarii di costruzioni ferroviarie sono informati che il Capitolato d'oneri, elenco dei prezzi e piani relativi alla costruzione del tronco Pinerolo-Torre Pellice, sono visibili presso il signor ing. Candido Borella in Torino (via Ospedale, n. 48).

Le offerte dovranno presentarsi, secondo le modalità stabilite dal Capitolato suddetto, alla sede della Società (via Carlo Alberto, n. 9), o presso il Banco Giuseppe Malan, a tutto il giorno 12 corrente mese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si ha da Berna che il Dipartimento delle strade ferrate ha deciso che la visita di collaudo della linea del Gottardo incomincierà il 10 maggio 1882, e che il 22 dello stesso mese avrà luogo una visita generale della linea.

Ferrovia del Sempione. — Il 27 settembre p. p si è riunita in Milano la Commissione per il valico del Sempione. Erano presenti il deputato G. Robecchi, presidente della Commissione stessa, i deputati Giulio Bianchi e Canzi, G. Tagliasacchi, assessore municipale, Luigi Sala, consigliere comunale, L. Maccia, presidente della Camera di commercio, e Francesco Mangili. Furono invitati ad assistere alla seduta i rappresentanti del Municipio di Domodossola, signori Colpini e ing. Francioli, il sig. ingegnere Garone, e il sig. Ceresole, ex-presidente della Confederazione Svizzera, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società delle Strade ferrate riunite del Sempione e della Svizzera occidentale. La presenza di questi signori diede alla riunione un'importanza particolare.

Il sig. Ceresole, interpellato dal Presidente, espose colla massima precisione e chiarezza lo stato della quistione in Svizzera, in Francia ed in Italia; spiegò quale importanza

si debba dare all'ultimo rapporto della Commissione parlamentare francese; diede notizia dei varii studii che si stanno facendo lungo la linea del Sempione dal lato dell'Italia, onde diminuire le pendenze e procurare che non sorpassino il 14 per mille; e si congratulò coi membri presenti dei Consigli comunale e provinciale di Milano per le ultime deliberazioni di questi Corpi.

Seguì un vivo scambio d'idee, in seguito al quale si convenne in un piano per un'azione più energica, dando subito principio allo studio della linea Arona-Gravellone, ed iniziando più stretti rapporti col Comitato novarese, e coi rappresentanti di quelle provincie che, al pari di quella di Milano, sono interessate a questo nuovo valico delle Alpi.

Ferrovie francesi. — La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha proceduto, nei giorni 17, 18 e 19 settembre p. p., sotto la direzione dell'Ingegnere in capo della Trazione, ed alla presenza dei capi dei diversi Servizii, degl'ingegneri del Controllo, nonchè d'ingegneri stranieri, agli esperimenti ufficiali circa l'uso del freno Westinghouse, ad aria compressa, per la discesa delle forti pendenze di 25 millimetri sul percorso da Langeac a Langogne ed Alais.

Sino dal 20 agosto scorso, la detta Compagnia non cessò di occuparsi di questo miglioramento del servizio, sottoponendo a continui esperimenti il freno ad aria compressa, automatico, insieme col *freno-moderabile*, ch'è una felice modificazione introdotta al sistema Westinghouse dal sig. Henry, ingegnere in capo aggiunto al Servizio della Trazione. Questi esperimenti si fanno, sino dal 1874, dal punto di vista della fermata nelle Stazioni.

Il completo successo degli esperimenti preparatorii lascia dunque sperare che la suddetta Compagnia accetterà definitivamente il freno Westinghouse; il che darà ai macchinisti dei treni, spinti colla *massima* velocità di 70 chil. all'ora, il mezzo di fermarsi alla distanza di meno di 200 metri. Si calcola a pressochè otto milioni la spesa, che importerà alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo l'adozione del freno Westinghouse per tutti i treni-viaggiatori.

Ferrovie greche. — Scrivono da Atene, 25 sett., alla *Gazz. Piemont.*:

Il rappresentante della Società francese concessionaria delle nuove ferrovie greche è andato nel Peloponnese a visitarvi i paesi per cui deve passare la linea, che legherà Argo, Tripolitza e Calamata per Corinto colla linea Patrasso-Pirgo. Si procede già alla costruzione di queste linee colla massima sollecitudine.

Le ferrovie balcaniche. — Il *Diritto* ha da Vienna:

È stabilita per i primi di novembre la Conferenza, che si terrà a Vienna, fra i delegati governativi per la regolazione delle vertenze concernenti le ferrovie balcaniche. La Conferenza sarà composta dei commissarii dei seguenti Stati interessati: Austria-Ungheria, Turchia, Serbia, Bulgaria. Vi sarà presa una decisione definitiva sulla congiunzione delle linee ferroviarie austro ungariche con quelle di Serbia, di Bulgaria e della Rumelia orientale, risolvendo varie importanti questioni, che avevano in questi due anni, dopo il trattato di Berlino, assunto un carattere internazionale talvolta aspro.

Il barone Haymerle, Edhem pascià, ambasciatore della Porta a Vienna, ed i delegati serbiano e bulgaro si occuperanno della forma da dare alla Convenzione relativa alla costruzione della linea Belgrado-Salonicco.

I Governi interessati sono mossi da spirito conciliativo, sicchè nutresi fondata speranza che si riesca ad una soluzione, la quale soddisfi equamente tutte le parti.

Notizie Diverse

Lavori pubblici. — Dal Ministero dei lavori pubblici è stata diramata agli ingegneri capi del Genio civile ed agli ingegneri direttori degli studii e costruzioni ferroviarie una circolare, colla quale, all'approssimarsi della stagione più propizia alla esecuzione della massima parte dei lavori, vengono essi interessati a trarne profitto nella più larga misura possibile, sia affrettando gli studii in corso pei progetti, sia eccitando le Imprese ad adempiere in tempo debito gli obblighi di contratto; al quale uopo il Ministro vuole che sia posta gran cura nell'essere solleciti ad inoltrare le contabilità necessarie per i convenuti pagamenti·

« Di tal guisa — aggiunge l'on. Ministro — oltre la soddisfazione morale del dovere compiuto, proveremo tutti anche quella non minore di aver contribuito, in proporzione delle nostre forze, all'alleviamento delle miserie in diversi luoghi minacciati dagli scarsi o mancanti raccolti delle campagne ».

L'on. Baccarini raccomanda poi in ispecial modo i provvedimenti urgenti, dove per avventura se ne manifestasse la necessità, richiamando, per quel che concerne le difese dei fiumi, le norme indicate o prescritte negli anni precedenti.

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* del 1° scrive che oramai si può dire che il celebre Sferisterio non esiste più.

Appena ultimata la vendita del locale tra il principe Barberini ed il signor De Dominicis, quest'ultimo ha fatto mettere mano ai lavori, e senza perdere tempo li ha proseguiti in modo che del vecchio poco o nulla più rimane.

Il nuovo proprietario dell'area si propone di costruirvi vasti fabbricati, quasi un palazzo grandissimo, col quale abbellire la via 20 Settembre. Questa via sarà allargata, poichè la fronte delle nuove costruzioni dovrà sorgere circa due metri più indietro di quella attuale.

Poichè parliamo di questa strada, aggiungiamo che i lavori del nuovo palazzo del Ministero della guerra sono molto avanzati, e che attualmente si stanno fondando i muri della nuova facciata, la quale, come è noto, in seguito alla controversia vinta dal Municipio, dovrà sorgere qualche metro più indietro di quella costruita qualche anno fa.

— La vendita del palazzetto Bianchi alla Minerva è definitivamente conclusa. Il Ministero della pubblica istruzione lo acquista per lire 400 mila, allo scopo di atterrarlo per mettere in luce la parte posteriore del Pantheon. Ora che la vendita è combinata, non restano che a compiersi gli atti legali alla Corte dei conti, perchè il Ministero possa prendere possesso dello stabile.

I lavori di demolizione comincieranno subito da quelle piccole case, che si trovano tra la demolita sacristia ed il palazzo propriamente detto.

La demolizione del palazzo comincierà più tardi; ma è nelle intenzioni del Ministero che tutto l'edificio abbia da scomparire entro l'inverno, in modo da terminare i lavori pel 21 aprile prossimo, natale di Roma.

Palazzo di giustizia a Roma — Il funzionante da Sindaco si recò il 1° corr. dall'on. Ministro di grazia e giustizia per parteciparli la deliberazione della Giunta municipale, con la quale si era prescelta per erigere il Palazzo di giustizia la località dei Prati di Castello.

Il comm. Armellini spiegò all'on. Zanardelli le ragioni che avevano consigliato alla Giunta questa scelta, e gli comunicò un rapporto in proposito dell'Ufficio tecnico comunale.

L'on. Ministro si mostrò soddisfatto della scelta, ma ritenne miglior partito sottoporre la questione ancora ad una apposita Commissione, anche per stabilire la disposizione dei locali che dovrà contenere il vasto edificio.

Il Palazzo di giustizia, secondo il progetto dell'Ufficio municipale, andrebbe a sorgere sulla riva del Tevere, a sinistra del ponte di Ripetta, ed avrebbe sulla destra il nuovo ponte del Clementino.

Canale ed acquedotto veronese. — Dopo due giorni di discussione, il Consiglio comunale di Verona approvò ad unanimità, il 27 settembre p. p., il contratto colla Società Veneta e colla Compagnia delle acque di Parigi, relativo alla costruzione ed esercizio del canale industriale agricolo ed acquedotto, giusta il progetto dell'ingegnere

Carli. La spesa complessiva sarà di quattro milioni, compresa l'eventuale irrigazione; la forza motrice ascenderà a tremila cavalli.

Fabbriche e depositi di materie esplosive. — Furono diramate ai Prefetti del regno le norme per l'impianto di fabbriche e depositi di sostanze esplosive, in seguito ai gravi infortunii, che produssero considerevoli danni e la morte di molte persone.

Queste istruzioni furono concordate fra il Ministero della guerra e quello dell'interno; e nella circolare con cui sono accompagnate ai capi delle provincie, si afferma che le Autorità locali trascurarono finora di reclamare l'applicazione della legge e di usare quelle cautele che furono prescritte per la sicurezza delle persone e delle proprietà.

Concorso pel R. Corpo delle miniere. — Il *maximum* d'età per l'ammissione al concorso a tre posti di allievo-ingegnere nel R. Corpo delle miniere, che nell'avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 27 agosto ultimo scorso era fissato a 25 anni, è portato a 30 anni compiuti. — Le domande per l'ammissione al concorso potranno presentarsi al Ministero di agricoltura, industria e commercio fino al giorno 10 ottobre corrente. Con speciale avviso ai concorrenti sarà loro partecipato se siano stati ammessi ed in quali giorni gli esami avranno luogo.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 23 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 28 settembre p. p.), è concessa facoltà agli individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 3 concessioni d'acqua *per forza motrice* (prov. di Campobasso, Ascoli Piceno, Alessandria); 3 concessioni d'acqua *per irrigazione* (prov. di Siracusa, Mantova, Ancona); 4 concessioni d'acqua *per usi industriali diversi* (prov. Potenza, Ancona e 2 Rovigo); e 2 concessioni per *occupazione di spiaggia lacuale* (sottoprefettura di Varese).

Concessioni di miniere. — Il Ministero dell'agricoltura, industria e commercio annunzia che con R. Decreto del 20 agosto u. s., alla ditta *Colò Righetti e C.* è stata concessa la miniera di lignite detta di Ghivizzano, posta nel Comune di Coreglia Antelminelli (prov. di Lucca).

Le saline di Sardegna. — L'asta avvenuta il 28 settembre per l'appalto delle saline di Sardegna, non ebbe risultamento; imperocchè le offerte presentate, in numero di cinque, risultarono superiori tutte al prezzo della scheda ministeriale, ch'era fissato a L. 1.10 per la somministrazione di ogni quintale metrico di sale granito.

L'offerta migliore fu presentata da una Società di Sardegna per il prezzo di L. 1,183.

La Società francese, presentemente accollataria dell'appalto, non ha presentato alcuna offerta, quantunque avesse un suo rappresentante nella sala delle aste.

Si procederà il 19 corr. ad un secondo incanto.

I vapori della Rubattino-Florio. — Il numero dei vapori della Compagnia Rubattino-Florio va ogni giorno aumentando; ben presto questa Compagnia sarà arricchita di 6 nuovi piroscafi.

Lo scorso sabbato, dai cantieri Leslie fu varato il *Giava* di 3600 tonnellate, il quale è destinato ai viaggi delle Indie. Tra non molto verrà lanciato in mare l'*Abissinia*, attualmente in costruzione sul Tyne, che stazzerà 5500 tonn., e poscia verrà varato il *Giappone* di eguali dimensioni.

Nel cantiere Orlando a Livorno si sta costruendo il *Birmania*, di 3200 tonn., che sarà varato tra un mese circa, e tra non molto nel cantiere del Clyde, verrà messo in mare l'*Archimede* di 4500.

Per tal modo, il tonnellaggio totale dei piroscafi della Compagnia Rubattino-Florio sarà di 23,000 tonnellote.

Ufficii telegrafici. — Il 24 settembre p. p., in Chiusi ed in Sarteano (provincia di Siena), il 25 in Sorso (prov. di Sassari), ed il 26 in Sarno (prov. di Salerno) è stato attuato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nello stesso giorno 26 è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Spezzano da Castrovillari (prov. di Cosenza).

Congresso internazionale di elettricità. — Scrivono da Parigi, 23 settembre:

Grandissimo è stato il numero degli scienziati riunitisi oggi per udire le conclusioni della prima parte dei lavori delle sezioni.

Sedevano alla presidenza il ministro Cochery ed i professori Dumas, Thomson, Helmoltz e Govi.

Mascarh segretario diede comunicazione dei lavori compiti dalla prima sezione, e così fecero successivamente i segretarii delle altre due.

Si impegnarono varie brillanti discussioni fra i più eminenti fisici, a proposito delle unità elettriche da stabilirsi; William Thomson ed Helmoltz disputarono fra loro per più di un'ora, ed alla fine dichiararono che ognuno rimaneva perfettamente nella propria opinione!

Le conclusioni, che vennero poi all'unanimità votate, sono le seguenti:

1. Si adotterà per le misure elettriche il sistema di unità fondamentali: *centimetro*, *grammo-massa*, *secondo*, e si dinoterà colle lettere C. G. S.

2. La unità di resistenza elettrica è detta un *Ohm*, ed è definita come sino ad ora è stato in uso; la unità di forza elettro-motrice si dirà *Volh*, e sarà predefinita nel modo ora in uso.

3. La unità di resistenza *Ohm* non sarà rappresentata altrimenti che da una colonna di mercurio, di un millimetro quadrato di sezione, alla temperatura di 0° centigradi.

4. Una Commissione internazionale sarà incaricata di determinare, per mezzo di nuove esperienze pratiche, la lunghezza di questa colonna di mercurio, che rappresenta il valore dell'*Ohm*.

5. La denominazione di *Weber* per la unità di intensità elettrica è abolita; si dirà invece *Ampère* l'unità di intensità, cioè la corrente data da una forza elettro-motrice di *Volh* in un circuito di resistenza 1 *Ohm*.

6. Si denominerà *Coulomb* la quantità di elettricità definita dalla condizione che un *Ampère* dia *Coulomb* per secondo.

7. Si chiamerà *Farad* la capacità elettrica definita dalla condizione che un *Coulomb* in un *Farad* dia un *Volh*.

Queste conchiusioni, ad onta delle diverse opinioni che erano state manifestate, vennero, come fu detto, approvate ad unanimità.

Il Ministro ebbe bellissime parole per i diversi scienziati, che, mettendo da parte le loro idee, gli studii antecedenti, le tendenze delle nazioni alle quali appartengono, venivano con nuovo esempio a formare un sistema unico per tutto il mondo, e d'ora innanzi servirà di base a questa parte della fisica tanto importante, e che dà la vera caratteristica del progresso nel nostro secolo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana si ebbero i seguenti prezzi nei valori ferroviarii. Le Azioni delle Ferrovie Meridionali oscillarono fra 471 e 469; le Romane, 145 — Obbligazioni: Palermo, Marsala, Trapani, 287; seconda emissione, 282 — Centrale Toscana, 464; Meridionali Aust., 285; Sarde, serie A, 280; serie B, 276.50; 1879, 284 — Pontebbane, 452; Lombarde, 290; Milano-Erba, 251.

CONVOCAZIONI

Società Fondiaria Milanese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 18

corr. in Milano, sede sociale (via Fate Bene Fratelli, 15), per la nomina di 4 consiglieri, e per comunicazioni del Consiglio.

Società Romana delle Miniere di ferro e sue lavorazioni. — Gli azionisti sono convocati il 29 corr. in Roma (teatro Argentina), per comunicazioni dell'Amministraziane, e pel rapporto dei sindacatari sui due bilanci chiusi col 31 ottobre 1880.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima della Strada ferrata Mortara-Vigevano. — Dal 26 settembre p. p. si pagano agli azionisti L. 11.25 per azione, a titolo di 2° dividendo 1881, pel semestre scadente il 20 settembre a. c. Il pagamento si farà in Vigevano dalla succursale Banca Agricola Industriale, ed in Torino presso i signori Musso e Guillot.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tratto d'argine destro del torrente Crostolo, dallo sbocco del Canalaccio Tassane al Ponte del Baccanello, Comune di Guastalla, della lunghezza di m. 5441.10, per il presunto importo di L. 96,910. Lavori da eseguire entro 140 giorni. Deposito interinale lire 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rivestimento in sasso a difesa frontale della sponda destra di Po, di contro all'abitato di Rea, Comprensorio di Rea Verrua, della lunghezza di m. 720, per la presunta somma di L. 151,634. Lavori da eseguire entro 80 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 7000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Bari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di compimento della caserma nuova di Sant'Antonio in Bari, per la presunta somma di L. 116,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito interinale L. 6000, cauzione definitiva L. 11,600, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 15,700 di ottone in verghe e chilog. 1000 di tubi di ottone diversi, per la complessiva somma di L. 34,800. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3500 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale dell'Epitaffio o Fontanella presso Potenza, della lunghezza di metri 70,613.23, in diminuzione della somma annua di L. 25,774.15. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in biglietti di Banca o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione, mediante rialzo, ingrosso ed imbancamento con diaframma di un tronco dell'argine destro di Po, in golena di Tabellano, per l'estesa di m. 1,249.50 in Comune di Suzzara, in diminuzione della somma di L. 41,465.28, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 1500, cauzione definitiva L. 3000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cremona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro di Po, dall'abitato di Casalmaggiore fino al confine Mantovano, della lunghezza di m. 6104, in diminuzione della somma di L. 46,314.14, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 2600, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ordinaria manutenzione delle fortificazioni e dei fabbricati militari di Genova pel triennio 1882-84, in diminuzione dell'importo di L. 160,000 ribassate del 2 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di 25,000 aste di casse da fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 87,500. Consegna entro 160 giorni in 5 rate eguali di 5000 aste ciascuna: la prima entro 40 giorni, e le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un asta per l'appalto della provvista di chil. 62,610 di piombo in pani, e chilog. 1200 di tubi di piombo diversi, per la complessiva somma di L. 28,894.50. Consegna entro giorni 40. Deposito cauzionale L. 2900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la suddetta Direzione, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 69,440 di piombo in pani e di chilog. 1600 di tubi di piombo diversi, per la complessiva somma di L. 32,208. Consegna entro giorni 40. Deposito cauzionale L. 3300 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 15,310 di ottone in filo, lamiera e verghe, e chilog. 1660 di tubi di ottone diversi, per la complessiva somma di L. 36,352.50. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3,700 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 11,245 di ottone in filo, lamiera e verghe, e chilog. 980 di tubi di ottone diversi, per la complessiva somma di L. 25,857.40. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 2600 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 79,220 di piombo in pani, per l'importo di L. 35,649. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3600 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 17,800 di regolo d'antimonio, per l'importo di L. 32,930. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3300 come sopra.

— Nello stesso giorne, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 11,650 di verghe di ottone e chilog. 850 di tubi di ottone diversi, per la complessiva somma di L. 26,190. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 2700 come sopra.

— Sino alle ore 11 ant. del 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari della piazza di Firenze pel triennio 1882-84, sul dato di L. 98,203.87, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 10,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di allungamento di m. 30 dell'attuale bacino di carenaggio dal lato nord del porto di Livorno, e della costruzione di un nuovo edifizio per le pompe di esaurimento, in diminuzione della complessiva somma di L. 271,946.34, così ridotta pel ribasso già offerto. Laveri da eseguire entro mesi 18. Deposito interinale L. 18,000, e cauzione definitiva L. 36,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 2 serbatoi metallici per la Società delle Ghiacciaie Italiane, ed un solaio metallico per la Corte delle Assisie di Cassino.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di agosto 1881
e confronto coi definitivi di agosto 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	—	—
Media in esercizio	3.568	3,567	1	—
Viaggiatori	4,186,627.04	4,115,085.49	71,541.55	—
Bagagli e cani	162,471.69	170,228.80	—	7,757.11
Merci a grande velocità	870,828.26	877,052.52	—	6,224.26
Merci a piccola velocità	5,465,238.23	4,787,059.72	678,178.51	—
Totale dei prodotti ferroviari	10,685,165.22	9,949,426.53	735,738.69	—
Navigazione sul lago di Garda	11,743.91	13,959.85	—	2,215 94
Totale del mese	10,696,909.13	9,963,386.38	733,522.75	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *agosto*				
Viaggiatori	26,796,295.46	26,298,941.13	497,354.33	—
Bagagli e cani	1,165,740.91	1,123,447.44	42,293.47	—
Merci a grande velocità	6,863,508.87	6,945,773.11	—	82,264.24
Merci a piccola velocità	36,761,496.05	33,532,967.04	3,228,529.01	—
Totale dei prodotti ferroviari	71,587,041.29	67,901,128.72	3,685,912.57	—
Navigazione sul lago di Garda	78,478.76	76,903.55	1,575.21	—
Totali dal 1° gennaio	71,665,520.05	67,978,032.27	3,687,487.78	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di agosto	2,992.20	2,789.30	+ 202.90	+ 7.27
Prodotti totali	20,063.63	19,035.92	+ 1,027.71	+ 5.40

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
PER LA REGÍA COINTERESSATA DEI TABACCHI

Si rende noto che nella pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventesimasesta serie delle Obbligazioni dei Tabacchi, da rimborsarsi dal primo gennaio 1882 p. v., che, giusta l'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 settembre p. p., n. 213, ha avuto luogo negli Uffici centrali della Regìa quest'oggi 1° ottobre, la serie rimasta estratta fu quella controdistinta dalla lettera A.

Roma, 1° ottobre 1881.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	24,300	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	11,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	110,700	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	68,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	189,000	»
GHISA da rifondere	»	98,000	»
OTTONE da rifondere	»	12,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	13,000	»
LEGNA in ritagli.	»	150,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 Settembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s[m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

Alla stess'epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 14ª estrazione, avvenuta il 16 maggio p. p., al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 20 *settembre* 1881.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Si avvisano i signori Azionisti della Società suddetta che è convocata una Assemblea generale straordinaria per il giorno 20 p. v. ottobre alle ore 1 pomeridiane negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza San Carlo, N. 5.

Ordine del Giorno:

1. Nomina del Presidente provvisorio.
2. Nomina del Presidente definitivo, di due scrutatori, e di un Segretario.
3. Elezione di tre Amministratori in sostituzione di due deceduti e di uno dimissionario.

N.B. Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 9 dello Statuto per ottenere il biglietto di ingresso alla sala dell'adunanza dovrà essere effettuato presso la Cassa della Società nei tre giorni che precedono quello dell'Assemblea, e non più tardi delle ore 4 pomeridiane del giorno 19 ottobre p. v.

Torino, il 26 settembre 1881.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 12 Ottobre 1881. N.° 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO
DELLE FERROVIE ITALIANE

V.

Le Convenzioni stipulate dal ministro Spaventa non riguardavano che l'esercizio delle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabresi: quelle stipulate dal ministro Depretis, a cagione del riscatto di Basilea, comprendevano tutte le Ferrovie italiane, escluse le Sarde.

Tali contratti si limitavano al solo esercizio; stantechè, proponendosi il riscatto delle Ferrovie Meridionali, il Governo veniva ad essere padrone di tutte le strade, che cogli stessi contratti concedeva in affitto.

Non era il primo esempio della costituzione di una Società d'affitto. L'Olanda, sin dal 1863, ce ne presenta uno, che, modificato non è molto, serve benissimo agl'interessi di quella Nazione.

Non sarà fuor di proposito l'accennare qui sommariamente i punti principali di tale contratto. Essendo il più importante finora stipulato, esso servirà a mostrare vieppiù i pregi ed i difetti delle Convenzioni Depretis.

La Società, che fa l'esercizio delle Strade ferrate olandesi, è proprietaria del materiale mobile, fa il numero di treni portati dal Capitolato, colle tariffe proposte dal Ministro dell'interno; ed è obbligata alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati e della via, salvo casi speciali enumerati in apposito articolo del Capitolato.

Dal prodoto lordo totale si fanno diversi prelevamenti, che sono:

1° del 4 1/2 per 0/00 per l'aumento del materiale;

2° di 500 fiorini per ciascun chilometro a semplice binario, e 1000 per ogni chilometro a doppio binario, per il rinnovamento del materiale fisso, ecc.;

3° di 100 fiorini per chilometro per le assicurazioni contro gli incendii, occ.

Fatti questi prelevamenti, della parte di prodotto lordo restante

il 20 0/0 spetta allo Stato;

l'80 0/0 alla Società, come rimunerazione del suo servizio.

È poi stabilito con apposito articolo che, qualora l'utile netto superi il 4 1/2 p. 0/0, lo Stato diventa compartecipe colla Società del di più di utile, in una misura decrescente coll'aumentare del prodotto netto.

Come vedesi, semplici sono i rapporti fra lo Stato e la Società, pochi i punti intorno ai quali può nascere qualche dubbio, e quindi essere causa di contestazioni o di liti.

La Convenzione, infatti, funziona regolarmente; e per la rete dello Stato, che dà circa 15 mila lire al chilometro di prodotto lordo, pare che i rapporti di compartecipazione sieno equamente determinati, in modo da compensare la Società delle spese e di spingerla ad aumentare il traffico.

Nelle Convenzioni Depretis, il materiale mobile restava di proprietà dello Stato, il quale lo cedeva in prestito alle Società, salvo un deposito di garanzia, uguale al valore del materiale stesso; sul quale deposito le Società ritraevano poi l'interesse del 4 1/2 p. 0/0.

Tutta la rete italiana veniva divisa in due reti, secondo un meridiano, in modo da formare due Società, una Adriatica, l'altra Tirrena, di quasi uguale sviluppo chilometrico e prodotto lordo.

Valutato il complessivo prodotto di tutte le ferrovie continentali, si presupponeva divisa questa somma nelle seguenti proporzioni:

Rete Adriatica	L.	74 milioni
Rete Tirrena	»	76 »
	Totale L.	150 milioni

Per conseguire tale prodotto lordo, era ammesso occorrere una spesa del 70 0[0 del prodotto stesso; quindi le Società dovevano pagare allo Stato un canone di 45 milioni di lire.

Era fatto obbligo alle Società di pagare questo canone anche per un introito minore delle L. 150 milioni, allo scopo d'incitare l'esercente a svolgere il traffico, o ad impedire che, per ragioni d'interesse sociale, tentasse di diminuirlo.

Oltrepassandosi il prodotto di 150 milioni, il di più veniva diviso fra lo Stato e le Società, nel seguente rapporto:

58 0[0 alle Società;

42 0[0 allo Stato.

Col 58 0[0 s'intendevano compensate le Società delle spese d'esercizio, valutate del 50 0[0, e dell'aumento di materiale mobile.

Questi erano i rapporti finanziarii fra lo Stato e l'esercente, che potevano subire modificazioni in due soli casi: per la variazione del prezzo del combustibile, e per le modificazioni delle tariffe imposte dal Governo.

Circa il prezzo del combustibile, essendo state calcolate le spese in base al prezzo medio normale, era ragionevole si prevedesse il caso o di un aumento o di una diminuzione, anche a cagione dell'obbligo imposto all'esercente del pagamento di un canone fisso.

Veniva perciò stabilito che, qualora il prezzo medio annuale del carbone Cardiff (prima qualità, doppio crivellato) fosse stato superiore od inferiore alle L. 40 la tonnellata, il canone doveva per ogni lira di aumento o di diminuzione essere diminuito od aumentato in ragione di quaranta centesimi per ogni cento lire dell'introito totale lordo.

Così, chiamato P il prodotto lordo totale, K il prezzo del carbone, le variazioni del canone erano regolate dalla formola:

$$+ \frac{0,40\ (40\text{-}K)}{100} P.$$

Una tabella, allegata alla Relazione, dimostra la razionalità di tale disposizione, esponendo i compensi che lo Stato avrebbe dovuto alle Società o che queste avrebbero dovuto a quello, a cagione delle variazioni del prezzo del carbone.

Circa le tariffe, una disposizione era ancora più necessaria, pel fatto che le Società dovevano pagare il canone di 45 milioni, anche per un prodotto lordo inferiore ai 150 milioni; ed il Governo, abbassando le tariffe, ne avrebbe potuto aumentare il traffico, ma per iscemare l'introito, con danno grave dell'esercente.

Perciò era stabilito che, allorquando il Governo, senza il consenso dell'esercente, ordinava l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe normali, le conseguenze di tali diminuzioni sul prodotto lordo dovevano essere sopportate dallo Stato.

Oltre queste, altre condizioni erano stabilite riguardo l'esercizio delle linee secondarie, la durata e la manutenzione del materiale mobile.

È superfluo l'aggiungere che tutte le spese d'esercizio dovevano essere sostenute dalle Società, escluse quelle di rifacimento dei binarii e di manutenzione straordinaria.

Ecco sommariamente indicati i punti principali del contratto Depretis: contratto certamente non privo di pregi, e che per varie vicende non potè essere nè esaminato, nè discusso dal Parlamento.

(*Continua*)

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Luglio 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di luglio, confrontati con quelli del luglio 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di luglio 1881 ascese a L. 15,393,854, composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,742,877
Bagagli	»	279,171
Merci a grande velocità	»	1,472,830
Id. a piccola velocità	»	6,824,886
Prodotti diversi	»	74,090
Totale	L.	15,393,854

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	8,819,429	L.	8,503,888
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,499,538	»	1,464,645
» Romane	»	2,573,387	»	2,534,441
» Meridionali	»	2,013,598	»	1,895,797
» Venete	»	89,508	»	90,678
» Sarde	»	124,997	»	115,221
Ferrovia Sicula Occidentale	»	105,206	»	39,043
» Diverse	»	168,191	»	147,366
Totale	L.	15,393,854	L.	14,791,079

Si ebbe dunque nel luglio 1881 un aumento complessivo di L. 602,775 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 1,170. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 315,541, sulle Meridionali con L. 117,801, sulle Romane con L. 38,916, sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 34,896; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 66,163 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto luglio 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	57,737,378	L.	53,825,551
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	9,599,618	»	9,088,605
» Romane	»	18,572,414	»	16,924,899
» Meridionali	»	13,593,209	»	12,458,697
» Venete	»	557,837	»	585,135
» Sarde	»	811,852	»	622,628
Ferrovia Sicula Occidentale	»	497,503	»	61,846
» Diverse	»	907,351	»	828,529
Totale	L.	102,277,162	L.	94,395,890

(*) V. *Monitore*, N. 39 a. c.

Si ebbe dunque nel detto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 7,831,273 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 27,298. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 3,911,827, sulle Romane con L. 1,647,515, sulle Meridionali con L. 1,134,512, sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 511,013, e sulle Sarde con L. 189,225; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 435,657 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel luglio 1880 era di chil. 8,667, nel luglio 1881 ascendeva invece a chil. 8,919, come nel mese precedente, non essendosi nel luglio aggiunto alcun nuovo tronco — La lunghezza media poi, ch'era di chil. 8,395 nel luglio 1880, ascendeva invece nel luglio 1881 a chilometri 8,776. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di luglio 1881, confrontato con quello del luglio 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	2,247	L.	2,241
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,603	»	1,566
» Romane	»	1,529	»	1,506
» Meridionali	»	1,388	»	1,307
» Venete	»	653	»	661
» Sarde	»	321	»	344
Ferrovia Sicula Occidentale . . .	»	559	»	390
» Diverse	»	1,201	»	1,052
Media complessiva	L.	1,740	L.	1,724

Si ebbe dunque nel luglio 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 16 — Le linee in aumento furono principalmente: le Meridionali con L. 81, le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 37, le Romane con L. 23, e le Ferrovie dello Stato con L. 6; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 169 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo — Furono invece in diminuzione: le Sarde con lire 23, e le Venete con L. 8.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto luglio 1881, confrontato con quello del 1880, presenta le cifre seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	14,789	L.	14,216
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	10,266	»	9,816
» Romane	»	11,041	»	8,555
» Meridionali	»	10,062	»	8,592
» Venete.	»	4,071	»	4,271
» Sarde	»	2,130	»	2,531
Ferrovia Sicula Occidentale . . .	»	3,384	»	2,945
» Diverse	»	6,481	»	6,003
Media complessiva	L.	11,654	L.	11,244

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 419, in confronto dello stesso periodo del 1880: — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Sarde, che furono in diminuzione di L. 401. Aumentarono specialmente: le Romane con L. 979, le Meridionali con L. 782, le Ferrovie dello Stato con lire 573, le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 450, e le Venete con L. 200; non tenendosi conto dell'aumento di L. 479 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo. —

Nel prospetto dei prodotti ferroviarii non figura più la navigazione sul lago di Garda, come fu già avvertito anche nel mese precedente.

CONFERENZE SULL'ESPOSIZIONE
DI MILANO

Abbiamo già annunciato essere state tenute alcune pubbliche conferenze in Milano, intorno all'Esposizione nazionale industriale, per opera di alcuni distinti professori. Crediamo ora di far cosa gradita ai nostri lettori, offrendo loro un sunto di alcune di quelle conferenze, più specialmente riguardanti lo scopo e l'indole del nostro giornale.

Conferenza del prof. Colombo — Il 9 settembre p. p., davanti un pubblico scelto e numeroso, il distinto prof. Colombo tenne, in un'aula dell'Istituto tecnico superiore, l'annunciata conferenza

La sua parola facile, piana, famigliare, la chiarezza delle idee, l'ordine logico dell'esposizione, la frase viva e colorita, gli occaparrarono subito la simpatia e l'attenzione dell'uditorio, che lo seguì con vivissimo interesse.

Il tema, che l'egregio professore si propose, era il confronto tra l'Esposizione di Firenze del 1861 e l'attuale, per tutto quanto si riferisce alla industria della costruzione delle macchine.

Egli cominciò a dire che, malgrado l'entusiasmo esagerato che l'Esposizione di Firenze aveva destato, essa non poteva venire altrimenti considerata che come una promessa per l'avvenire. Analizzando il carattere di quell'Esposizione, egli mostrò come allora l'industria delle macchine vi si presentasse colle apparenze di un'industria che fa i suoi primi passi ; e quindi, facendo un rapido esame delle principali officine italiane di allora, venne a conchiudere che in quell'epoca c'era bensì l'attitudine a produrre, ma non c'era ancora la specialità della fabbricazione; per cui l'industria manifatturiera non poteva trovare in paese il materiale di cui aveva bisogno per isvilupparsi.

Venne allora a mostrare come adesso, non solo le officine meccaniche si sono moltiplicate ed arricchite di mezzi per rispondere alle richieste dell'industria manifatturiera, ma la fabbricazione si è andata specializzando sempre più: anzi egli riconosce in questo fatto il distintivo caratteristico dell'attuale esposizione di macchine.

Queste conclusioni, il prof. Colombo è venuto man mano illustrandole con esempii, tratteggiando rapidamente le circostanze per le quali le officine italiane si sono sviluppate e la maggiore importanza che, rispetto al 1861, ha preso l'industria delle macchine nell'Italia superiore. Per dimostrare maggiormente il suo assunto, egli aggiunse che, mentre in Italia si contavano circa 70 officine di qualche importanza con 9000 operaj, ora esse sono salite a 150 almeno, escluse le officine ferroviarie e gli arsenali, con 15 a 16 mila operaj, e con una produzione annua di 35 a 40 milioni per lo meno; osservando che ci sono molte fabbriche in cui la produzione annua supera uno e persino due milioni.

Il prof. Colombo passò quindi ad analizzare partitamente le diverse forme, sotto le quali si è manifestato il progresso nella costruzione delle macchine, rivelato dalla Esposizione del 1881. Prendendo a considerare la macchina a vapore, fece risaltare la deficienza della Mostra fiorentina, e

ponendola a confronto coll'attuale, mostrò come ormai le principali officine italiane possano costruire la macchina a vapore coi migliori sistemi e per qualunque forza, a condizioni di prezzo pari a quelle fatte dai costruttori stranieri, e specialmente dalle fabbriche svizzere, che fanno una formidabile concorrenza sul nostro mercato. Additò quindi ai costruttori la via per vincere sempre più facilmente questa concorrenza, raccomandando loro di corredar meglio le loro officine, di adottare i sistemi più recenti di fabbricazione, e soprattutto di propiziarsi gl'industriali, sempre diffidenti dei prodotti nostrali, colla modicità dei prezzi e perfezione del lavoro. Ed agli industriali raccomandò di essere più patriotti, di non disdegnare le macchine fatte in paese a parità di condizioni, e soprattutto di non commettere all'estero anche ciò che le fabbriche nazionali danno a miglior mercato e con maggiore garanzia di bontà del prodotto, come avviene per le caldaie.

Quanto alla specializzazione della fabbricazione, che è una condizione essenziale del successo, il prof. Colombo fece vedere come essa cominci già a disegnarsi, e ne portò parecchi esempii. Passò quindi in rivista i principali gruppi di macchine speciali dell'Esposizione, come le macchine per la tessitura, gli accessorii ed i ricambi per le industrie tessili, le macchine da seta, le macchine-utensili, ecc., indicando per cadauno dove risieda il progresso e quali sieno le condizioni perchè si mantenga. Fece, a questo proposito, una digressione sulle industrie possibili e su quelle che non conviene per ora neppure tentare, come la fabbricazione delle macchine di filatura, ecc.

A questo punto, egli dichiarò di fare però un'eccezione per delle fabbricazioni che sono necessarie allo Stato, come elemento di difesa in tempo di guerra, quali sono le costruzioni per le ferrovie e la marina. Accennando alle belle gallerie ferroviarie dell'Esposizione, fece notare, con esempii e con cifre, come ci sia stato un grandissimo progresso nella costruzione dei vagoni, ma nessun progresso in quella delle locomotive, dal 1861 in poi. Dopo averne additato le ragioni, fece voti perchè il Governo intervenga a promuovere e favorire, non solamente qualche officina speciale da locomotive, ma anche le grandi officine per costruzioni marittime, le quali possono diventare veri arsenali in tempo di guerra, e formano veramente parte dell'armamento del paese.

Qui il professore prese a conchiucere, riassumendo, l'argomento, e domandandosi se il progresso si dimostri stabile ed atto a svilupparsi maggiormente in avvenire. Toccò di volo della questione delle tariffe doganali; quindi additò la cresciuta coltura scientifica del paese e l'intervento nell'industria dei valorosi allievi delle nostre Scuole d'applicazione, come le più sicure garanzie che il progresso sarà veramente duraturo; e finalmente pose termine al suo dire, augurandosi che l'Esposizione attuale convinca gli industriali che le officine nazionali possono far molto e bene, e permettono di guardar con fiducia nell'avvenire.

Il discorso dell'oratore fu salutato da vivi e generali applausi.

Conferenza del prof. Cavallero — Il 20 detto mese, nell'aula magna dell'Istituto tecnico superiore, si tenne la quinta conferenza sull'Esposizione. Fu conferenziere il prof. Cavallero di Torino. Egli cominciò col dire che era lieto di questa occasione per poter lui torinese, anche nell'ultima fila, figurare tra coloro i quali contribuiscono al maggior lustro di questa Esposizione così seria e ben riescita.

Passò in seguito a delineare, in un rapido abbozzo, la macchina a vapore classica con valvola di distribuzione a cassetto. Numerò le principali parti e gli uffizii di queste parti; accennò anche ai perfezionamenti più importanti arrecati alla stessa macchina, ad onta dei quali però i migliori costruttori di macchine a vapore non osavano, or fanno soltanto tre lustri, garantire più di 2 kg. a 2 1/2 per cavallo-vapore all'ora.

Dopo di ciò, entrò a parlare delle macchine motrici odierne, ricordando l'apparizione delle motrici Corliss e Sulzer all'Esposizione universale di Parigi nel 1878, citandone e discutendone ordinatamente i pregi caratteristici ed i vantaggi più salienti: la separazione, cioè, dei canali d'entrata da quelli d'uscita del vapore dal cilindro; la chiusura istantanea dell'ammissione, mediante un meccanismo a scatto; l'automaticità di questo meccanismo, mercè l'applicazione ad esso del centrifugo; la forma graziosa ed originale dell'incastellatura, la cui parte principale è una trave vuota di ghisa foggiata a guisa di trave a baianetta; i più perfetti involucri di vapore e di sostanza isolante per impedire le condensazioni interne, l'irradiamento calorifico esterno; l'accurata esecuzione infine e squisita montatura di tutta la macchina.

Paragonando poscia la macchina Corliss colle motrici a cassetto più perfezionate, dimostrò che nella prima non si contiene l'applicazione di alcun principio nuovo, ma che essa ha però il grandissimo merito d'essere come la sintesi di tutti i perfezionamenti conosciuti e realizzati in una macchine di tipo affatto pratico e corrente. Stigmatizzò la febbrile manìa d'imitare la motrice Corliss soltanto con strane combinazioni cinematiche di scatto, in cui la geometria prevale alla meccanica.

Favellò pure d'un'altra categoria di motrici a vapore odierne, dette dall'inglese macchine di *Compound*. Narrò l'origine ed espose i vantaggi più rilevanti di queste motrici, il cui uso, prima limitato alle macchine di navigazione, da parecchi anni si va estendendo anche alle macchine fisse.

Tornando sulle motrici a scatto, parlò delle prolungate espansioni di cui queste sono suscettibili; della conseguente grande velocità, e della convenienza di ridurre al minimo gli spazii attivi, di applicare un freno alla troppo rapida chiusura delle valvole di ammissione con scatole ad aria, ad acqua od a vapore; della necessità d'impiegare regolatori centrifughi più perfetti, vale a dire isocroni, artatici, ma sempre di semplice costruzione (quali sono quelli di Porter, Proell, Buss, Denis ed altri).

Per ultimo, venne a discorrere delle motrici fisse presentate all'Esposizione, citando con parole di lode speciale le motrici della Società Veneta, di Cerimedo, di Neville, di Cantoni e Krumm, di Bosisio, di Süffert, del De Morsier, del Grugnola, del Brunner, del Buvret, dell'Enrico e di altri. Citando i pregi di queste macchine, pose in evidenza i notabili progressi fatti dai nostri costruttori di macchine, i quali oramai uguagliano, nel campo tecnico, quelli stranieri.

Si dichiarò spiacente che nel suo tema non entrassero le caldaie e le locomobili, a cui i nostri costruttori seppero anche apportare non pochi miglioramenti, dovuti al Guzzi, al Bosisio, al Minni, al Chiazzari, al Massarani, al Cantoni e Krumm, al Calzoni, al Mattarelli, al Forlanini e ad altri. E terminando coll'osservare che anche tra noi la scienza è penetrata nell'officina, chiuse la sua conferenza coll'esprimere il voto che presto le nostre case costruttrici possano eziandio riuscire nel campo economico, e col rivolgere alla città di Milano le più vive congratulazioni, proclamandola benemerita della patria e degna d'avere la più bella pagina nella storia industriale della nostra Penisola.

Il numeroso uditorio ascoltò col più grande interesse la dotta e lucida conferenza del prof. Cavallero, salutando infine coi più vivi applausi l'oratore. (*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

NONO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 27 *giugno* 1881.

(*Cont. e fine — V. N.* 40).

VI. *Esercizio.* (Seguito).

D. *Spese e statistica dell'esercizio.*

Spese — Il conto delle spese dell'esercizio comprende, come l'anno scorso, le due linee separate Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, ossia una lunghezza totale di 67 chilometri.

Le spese sono le seguenti:

		1879				1880		
I. Amministr. generale dell'esercizio	Fr.	63,625.90	0[0	13.81	Fr.	66,101.73	0[0	14.73
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee .	»	108,164.37	»	23.47	»	106,984.43	»	23.84
III. Servizio di spedizione	»	100,902.16	»	21.80	»	106,590.02	»	23.76
IV. Servizio del movimento	»	162,070.91	»	35.17	»	166,999.79	»	37.22
V. Diverse	»	26,092.15	»	5.66	»	2,022.67	»	0.45
Totale	Fr.	460,855.49	0[0	100.—	Fr.	418,698.61	0[0	100.—

Il quadro precedente dimostra che le *spese* dell'esercizio 1880, in confronto dell'esercizio 1879, diminuirono in due rubriche, cioè:

II, Sorveglianza e manutenzione delle linee per . . . . Fr. 1,179.94
V. Diverse per. . . . . » 24,069.48

Totale Fr. 25,249.42

Per lo contrario, le spese aumentarono nelle rubriche:

I. Amministrazione generale dell'esercizio . . . . Fr. 2,475.83
III. Servizio di spedizione . . » 5,687.86
IV. Servizio del movimento . » 4,928.88
» 13,092.57

Diminuzione totale delle spese Fr. 12,156.85

Le suddette spese di esercizio danno poi luogo alle seguenti osservazioni:

Ad I. *Amministrazione generale.* — La parte relativa alle spese dell'Amministrazione centrale è un po' inferiore a quella dell'anno precedente, in seguito ad una diminuzione nelle spese di viaggio. Alle rubriche: « Stipendii e indennità dei funzionarii ed impiegati del servizio commerciale », e « Direzione del servizio esterno », le spese si sono invece un po' aumentate, in seguito alla nomina di un assistente nell'Ufficio delle tariffe, ed all'aumento degli stipendii di alcuni funzionarii.

Ad II. *Sorveglianza e manutenzione delle linee.* — Si è già detto nell'ultimo Rapporto ennnale che, in quanto era possibile, s'impiegarono i guarda-via pei lavori ordinarii di manutenzione, e che non si conservò alcun operaio permanente. Laonde una parte dei salarii dei guarda-via fu portata in conto di manutenzione « dei movimenti di terra e lavori d'arte, nonchè della strada »; il che permise di fare una importante economia di fr. 8,684.74 sul capitolo « personale ». È vero che tale economia è stata in gran parte compensata da un aumento di spese per la manutenzione delle linee propriamente detta, attesochè, oltre i lavori ordinarii di manutenzione, si dovette eseguire una serie di lavori straordinarii per mantenere in buono stato la strada e le sue dipendenze. Tra questi lavori si devono citare i seguenti:

Linea Biasca-Locarno — Nuova mano di pittura ai ponti di ferro sul Ticino, sulla Verzasca e sulla Navegna; ricostruzione del pavimento al fondo del canale di correzione del Vallone; inroccamento sul ponte della Marobbia; allargamento del *quai* di carico alla Stazione di Locarno; inroccamento per consolidare i lavori di difesa del Ticino presso Cadossola; ricostruzione d'un ponte con travi in ferro sul Rebissale presso Locarno; mano di pittura agli aghi e segnali elettrici; riparazioni ai conduttori d'acqua delle Stazioni di Locarno, Bellinzona e Biasca; mano di pittura e riparazione delle chiusure esterne del magazzino merci nella Stazione di Biasca; sostituzione del cordone di ferro nell'apparato di trasbordo alla Stazione di Locarno.

Linea Lugano-Chiasso. — Ricostruzione del pavimento della correzione della Sovaglia; riparazioni alla vôlta del tunnel di Bissone e compimento della testata sud di quest'ultimo con un muro d'ala a destra; sostituzione della scala di legno con altra in pietra al fabbricato viaggiatori in Lugano; ricostruzione dell'argine in parte distrutto dagli straripamenti a destra del torrente Rossa; nuova mano di pittura ai ponti di ferro sul lago a Melide e Bissone e sulla Sovaglia; inroccamento lungo la riva del lago presso Capolago; riparazioni ai conduttori d'acqua delle Stazioni di Lugano e di Chiasso; acquisto d'acqua potabile per la Stazione di Lugano mano di pittura alle pareti esterne del fabbricato doganale alla Stazione di Chiasso; spostamento della linea telegrafica lungo la strada fra il tunnel di Paradiso e la casa cantoniera n. 5

Ad III. *Servizio d'esercizio.* — L'aumento del traffico sulle linee ticinesi di pianura richiese la nomina di due nuovi sotto-capi Stazione aggiunti, ed un piccolo aumento degli stipendii del personale in servizio fino a questo momento, il cui importo era rimasto pressochè il medesimo dal 1874 in poi; d'onde risulta un aumento di spese di fr. 5,687.86 in confronto dell'anno precedente.

Ad IV. *Servizio del movimento* — Le spese generali sono un poco inferiori a quelle del 1879, ed ammontano al 2.19 p. 0[0 della spesa totale. Le spese per la trazione formano il 22.93 p. 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendio, vestito ecc. dei macchinisti e fuochisti . . . . fr. 34,004.37
Combustibile. . . . . » 46,993.36
Grassi ed olii . . . . » 2,983.01
Piccolo materiale di pulitura . . . . . » 417.08
Pompe ad acqua. . . . . » 916.80
Manutenzione (fr. 17,076.54) ed assicurazione (fr. 500) delle locomotive . . . . » 17,576 54

Totale Fr. 102,891.16

Il consumo di combustibile pel servizio della trazione (accensione, manovre e riserve comprese) fu nell'anno 1880 di chilog. 1,058,959: ossia 5 80 chilog.-trazione; 0,339 chil.-asse; 0,075 chil.-tonnellata (nel 1879 era stato di chilog. 1,011,073: ossia 5.96 per chil.-trazione; 0,387 per chil-asse; 0,688 per chil.-tonnellata).

Per la legna destinata all'accensione delle locomotive, si considera un metro cubo come equivalente a 200 chilog. di carbon fossile. Il prezzo medio del carbon-fossile (legno compreso) fu di fr. 44.38 alla tonnellata.

Il consumo di grassi ed olii pel servizio della trazione comprende: 2136 chilog. d'olio per ingrassatura delle macchine, e 1121 chilog. di sego, in totale 3257 chilog.: ossia 17.83 grammi per chil.-trazione; 17.74 grammi per chil.-locomotiva; 1.04 grammi per chil.-asse, e 0.23 grammi per chil.-tonnellata. Il costo ne fu di fr. 2,983.01, cioè di 1.63 centesimi per chil.-traziene (nell'esercizio precedente si avevano 3,339 chilog., che costavano fr. 3,200.40, cioè 1.89 centesimi per chil-trazione)

La manutenzione delle locomotive costò fr. 17,076.54, ossia 9.35 centesimi per chil.-trazione (nel 1879 fr. 12,285.09, ossia 7.25 cent. per chil.-trazione).

Le spese pel servizio di carrozze da viaggiatori e vagoni da merci formano il 12.10 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendii e vestito dei capi-treno e conduttori, nonchè del personale dei vagoni, comprese le spese di stampa . . . . Fr. 39,586.27
Grassi ed olii . . . . » 1,909.09
Materiale d'illuminazione, di riscaldamento e politura delle carrozze, ecc. . . . . . » 873.45
Manutenzione delle carrozze . . . . . . » 10,223.25
Assicurazione . . . . » 1,225.05
Bonifica per l'uso di carrozze d'altre Compagnie . . . . » 465.03

Totale Fr. 54,282.14

Il consumo di grassi ed olii per le carrozze e pei vagoni fu di 2,274 chilog. d'olio da ingrasso: ossia 12.40 grammi per chil.-trazione; 0.73 grammi per chil -asse; 0.16 grammi per chil.-tonnellata. Il costo dei grassi ed olii ascese a fr. 1,909.09, ossia 0.061 cent. per chil.-asse (nel 1879, cent. 0.075 per chil.-asse).

Le spese di manutenzione delle carrozze e dei vagoni ammontarono a fr. 10,223.25: ossia cent. 5.60 per chil.-trazione; 0 33 cent. per chil.-asse (nel 1879, fr. 8,471.32; ossia 5.00 cent. per chil.-trazione e 0.32 cent. per chil.-asse).

Il consumo di materiale pei treni di materiali della trincea d'approccio sud del tunnel di Massagno, che cir-

colarono per conto della costruzione, non è punto compreso nelle cifre precedenti, poichè le cifre relative non figurano nel conto dell'esercizio.

Ad V. *Diverse.* — Le spese di questa rubrica furono cagionate dalla ricostruzione dell'argine trasportato dallo straripamento della Verzasca.

II. *Statistica del servizio.* — (Stato, percorso) consumo e manutenzione del materiale ruotabile).

Bisogna anzitutto notare che i treni di materiali, che circolarono per conto della costruzione, sono compresi, per quanto concerne le spese d'esercizio od il consumo del materiale, solamente nel « percorso del materiale ruotabile », e non già nelle « medie e proporzioni ».

1. *Macchine.* — Il parco delle macchine si compone di: 4 locomotive-tenders, 4 locomotive da treni viaggiatori, e 6 locomotive da treni-merci; in totale 14 locomotive.

Le locomotive trainarono: 5430 treni regolamentari, 22 treni supplementari, e 919 treni di materiali; in totale 6371 treni, in confronto di 5313 dell'anno precedente.

Questi treni effettuarono un percorso totale di:

191,022 chilometri-trazione,
191,963 chilometri-locomotiva,

1,394,948 chilometri-asse di vetture da viaggiatori,
2,018,830 chilometri-asse di furgoni da bagagli, vagoni da merci e vagoni da materiali,
3,413,778 chilometri-asse in totale,

15,457,352 chilometri-tonnellata.

Il consumo del combustibile è stato:

nel 1° semestre dell'esercizio	Kg.	518,454,	cioè Kg.	5.82	per chil.-trazione
nel 2° semestre dell'esercizio	»	540,505,	» »	5.78	
In totale	Kg.	1,058,959,	cioè Kg.	5.80	idem.

2. *Vetture.* — Il parco delle vetture e dei vagoni delle linee ticinesi di pianura comprende:

25	vetture da viaggiatori di I classe, per	258	posti in complesso
12	» » II » »	768	
30	» » III » »	1584	
67		2610	

col peso morto in media di tonn. 9.33 per vettura e di 625.25 in totale, con 158 assi.

8 furgoni da bagagli, della forza di 6 tonn. per vagone e di 48 in totale, col peso morto di tonn. 9.40 per vagone e di 75 20 in totale, con 16 assi.

45 vagoni da bestiami e merci (serie L.)
75 » da merci coperti (serie N.)
45 » » scoperti (serie R.)
18 trucs pel trasporto delle pietre (serie S.)
8 vagoni per legnami lunghi (serie U.)
65 vagonetti da sabbia e materiali (serie T.)

256 colla forza in media di tonn. 10.86 per vagone, e di 2,782.5 in totale, col peso morto in media di tonn. 5.77 e di 1,467.9 in totale, con 512 assi,

E quindi in complesso 331 veicoli, colla forza complessiva di tonn. 2,830.5, col peso morto di tonn. 1,543.1, e con 686 assi.

Le 5 vetture di 1ª e di 2ª classe e le 10 vetture di 3ª acquistate al momento dell'asta del materiale della ferrovia Nazionale-Svizzera, non saranno comprese nel parco delle vetture e dei vagoni che all'epoca dell'apertura dell'esercizio diretto della ferrovia del Gottardo.

E. *Prodotto netto dell'esercizio.*

	1880	1879
I prodotti del 6° anno di esercizio furono di . .	Fr. 785,065.75	Fr. 617,055.05
Le spese	» 448,698.64	» 460,855.49
Si ebbe dunque un'eccedenza di prodotti di . .	Fr. 336,367.11	Fr. 156,199.56

portato nel conto generale sotto « Prodotti II ».

I prodotti del trasporto per chil. furono durante l'esercizio:

Biasca-Locarno	Fr. 12,226.97
Lugano-Chiasso	» 9,038.60

L'eccedenza dei prodotti dell'esercizio sulle spese ascende per chil. e sulle dette linee a fr. 5,020.40.

F. *Stato del personale.*

Alla fine dell'anno 1880, il personale dell'esercizio si componeva come segue:

		1879	1880
1. Amministrazione generale dell'esercizio	N.	12	14
2. Sorveglianza e manutenzione	»	65	65
3. Servizio di spedizione	»	48	50
4. Servizio della trazione	»	23	23
5. Servizio dei cantieri	»	1	1
Totale	N.	149	153
cioè per chilometro di linea . . .		2.22	2 28

Il personale si è dunque aumentato di 4 funzionarii, cioè un assistente all'Ufficio delle tariffe, un assistente all'Economato, ed un aggiunto a ciascuna delle Stazioni di Cadenazzo e Locarno.

G. *Diverse.*

(1. Cantieri) — Il numero degli operaj occupati nei cantieri è stato di 17 (15 nell'anno 1879). I cantieri ebbero principalmente a provvedere al mantenimento del materiale ruotabile adoperato per l'esercizio; essi hanno inoltre eseguito lavori per la costruzione della linea e per privati.

(2. Accidenti) — Ferite toccate a viaggiatori, nessuna.

Ferite toccate ad impiegati della linea nell'esercizio delle loro funzioni 7.

Inoltre 3 impiegati dell'esercizio e 7 appartenenti al personale dei cantieri furono feriti in modo meno grave.

Le conseguenze di tutte queste ferite sono garantite dalla Compagnia d'assicurazione contro gli accidenti a Winterthur, a termini della Convenzione conchiusa con essa.

(3. Assicurazioni) — I contratti d'assicurazione non subirono modificazioni.

Il valore assicurato ammonta:

pei fabbricati della linea Biasca-Locarno a	Fr.	1,732,500
» » Lugano-Chiasso a	»	915,500
» Stazione internaz. di Chiasso a	»	198,600
Totale	Fr.	2,846,600
pel materiale d'esercizio delle due linee .	F.	1,300,000
per quello della Stazione internazionale di Chiasso	»	830,000
pegli oggetti di riserva nell'Economato .	»	439,000
Totale	Fr.	2,569,000

L'assicurazione collettiva del personale dell'esercizio e dei viaggiatori sulle linee ticinesi di pianura, presso la Compagnia d'assicurazione sugli accidenti a Winterthur, non subì egualmente alcuna modificazione.

(4. Cassa di soccorsi e pensioni pegl'impiegati e Cassa pegli operaj ammalati) — I risultati di queste Casse al 31 dicembre 1880 sono i seguenti:

a) Cassa di soccorsi e pensioni pegl'impiegati:

Numero dei membri alla fine di dicembre 1880: 154.

Fondo al 1° gennaio 1880		Fr. 8,052.74
Totale dei prodotti	Fr. 7,306.27	
Totale delle spese	» 1,304.20	
Eccedenza dei prodotti nel 1880		» 6,002.07
Aggiunti gl'interessi correnti dei valori acquistati		» 240.40
Fondo disponibile in Cassa al 31 dicembre 1880		Fr. 14,295.21

di cui fr. 13,900 sono collocati in Obbligazioni della Cassa d'ammortizzazione, nonchè della Cassa di risparmio e del prestito del Cantone di Lucerna.

b) **Cassa degli operaj ammalati:**

	Linea Biasca-Locarno		Linea Lugano-Chiasso	
Fondo al 1° gennaio 1880		Fr. 667.10		Fr. 358.91
Totale dei prodotti . . .	Fr. 885.74		Fr. 522.36	
Totale delle spese . . .	» 202.15		» 281.60	
Eccedenza dei prodotti . .		» 683.59		» 240.76
Fondo disponibile al 31 dicembre 1880		Fr. 1,350.69		Fr. 599.67

Signori! — Chiudiamo il nostro Rapporto, esprimendovi l'assicurazione della perfetta nostra considerazione.

Lucerna, il 23 maggio 1881.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo,	In nome del Consiglio d'ammin. della Ferrovia del Gottardo,
Il Presidente J. Zingg.	*Il Presidente.* D. Ch. Stehlin.
Il 1° *Segretario* Schweizer.	*Il Segretario* Schweizer.

Nostre Corrispondenze

LA VISITA DEL MINISTRO BACCARINI AI LAVORI DELLA FERROVIA NOVARA-PINO.

Arona, il 9 ottobre.

Il giorno 5 corrente, il ministro Baccarini fece una visita ai lavori più importanti della linea Novara-Pino, che è in attivo corso di esecuzione.

Le opere da visitarsi dovevano essere il ponte sul Ticino, la galleria di Laveno, e la Stazione internazionale di Luvino; ma l'impreveduta circostanza di una visita alle località tra Varese e Laveno obbligò il Ministro a rinunciare alla completa esecuzione del programma, ed a limitarlo alla visita di due delle opere sovraccennate, cioè la Stazione di Luino e la galleria di Laveno.

E da questa appunto cominciò la visita, giungendo da Varese. Erano col Ministro il comm. Blumenthal, il comm. Ratti ed il comm. Ponzone delle Strade ferrate dell'Alta Italia, il sottoprefetto di Varese, i deputati Cucchi, Bianchi e Adamoli, parecchie rappresencanze di Provincie e Comuni ed il comm. Giambastiani, Direttore dei lavori delle linee da Oleggio e da Gallarate al confine; lo accompagnava pure il segretario particolare sig. Giunti.

Guidati dal personale tecnico della sezione, il Ministro e gli intervenuti visitarono anzitutto il cantiere meccanico, che raccoglie l'aria compressa, con cui sono messe in moto le perforatrici che forano i buchi da mina all'avanzata della galleria. Questo cantiere consta di 2 parti distinte: quella ferroviaria, che vi funziona da parecchi mesi; e quella definitiva, che sarà allestita fra pochi giorni. La prima, le cui motrici sono 2 locomobili di 15 cavalli di forza ciascuna, fa agire 3 perforatrici; l'altra di 150 cavalli potrà dar moto ad 8 perforatrici.

Esaminati questi cantieri, il Ministro e le persone che lo accompagnavano entrarono nel sotterraneo. Come fu già accennato in un resoconto dei lavori delle due linee in costruzione per l'accesso al Gottardo (pubblicato giorni sono nel *Monitore*) (*), la galleria di Laveno, lunga m. 2,935, da scavarsi a foro cieco in roccia calcare-dolomitica con interposti strati sottili d'argilla, costituisce un'opera ragguardevolissima, soprattutto per la ristrettezza di tempo imposta alla sua esecuzione; e la rapidità del lavoro, che n'è necessaria conseguenza, dà luogo a difficoltà gravissime, che solo con mezzi ed attività eccezionali si possono superare.

La galleria, solo attaccata ai due imbocchi, all'imbocco Sud che fu visitato, è scavata in avanzata per m. 350; ed il Ministro e la comitiva la percorsero fino alla parete di attacco.

Era uno spettacolo fantastico lo sfilare silenzioso dei visitatori, che, preceduti dal Ministro, e guidati dal Direttore e dagli ingegneri, a passo lento e cogli occhi chini sul suolo irregolare e fangoso o sul sentiero di tavole che lo copriva, procedevano verso la parete di avanzamento. Largo e forbito, rivestito di muratura nel primo tratto, poi ristretto e roccioso nelle tratte successive, infine rinchiuso tra serrate pareti di roccia con puntelli nell'ultima tratta, interrotta ad intervalli da camini d'allargamento, l'antro era rischiarato da centinaia di lumicini, portati da minatori posti in fila ai due lati del passaggio, e che, illuminati dalla luce giallastra di quei lumicini, sembravano fantasmi custodi del sotterraneo. A completare lo strano spettacolo, risuonava al fondo, facendosi più forte coll'avanzarsi, il fragore cupo, assordante delle perforatrici, che scavavano nella roccia alla fronte di attacco.

Il Ministro, visitati accuratamente i meccanismi di perforazione, ed avuti dagli ingegneri i ragguagli ad essi relativi, rifece il cammino sino alla bocca, esaminando le successive fasi del lavoro, con cui dall'avanzata si procede allo scavo della totale sezione ed al rivestimento in muratura; e raggiunta la bocca, ebbe il saluto di 200 colpi di mina fatti scoppiare da diversi punti dello scavo.

Fuori della galleria, il Ministro e gl'intervenuti visitarono le opere d'arte in corso di esecuzione nella traversata del Boesio; ed in questa visita si aggiunsero alla comitiva la famiglia dell'on. Ministro, il comm. Pissavini prefetto di Novara, il comm. Mangili ed i capi-servizio della Direzione dei lavori, compresi gl'ingegneri-capi del servizio di espropriazione delle linee Novara-Pino e Gallaratese, ed altri capi-sezione, venuti da Arona con apposito battello.

Saliti tutti sopra questo battello, il Ministro proseguì il viaggio e la visita fino a Luvino, dove, fatta sosta, ispezionò, guidato dai tecnici addetti a questi lavori, le opere numerose e ragguardevoli della Stazione internazionale e del ponte-viadotto sul fiume Tresa ed attraverso l'abitato di Germignaga, che vi è adiacente.

Di questi, come dei lavori esaminati a Laveno, l'onorevole Ministro dimostrò chiaramente di compiacersi, sia pel modo con cui sono eseguiti, sia per l'attività e la sollecitudine con cui vennero progettati, intrapresi e condotti.

E ciò confermò esplicitamente quando, dopo la visita a Luvino, risaliti in battello per ritornare ad Arona, sul finire di una refezione che la Direzione dei lavori aveva fatta apprestare sulla coperta del piroscafo, risuonarono i brindisi. Iniziati questi dal comm. Blumenthal, si successero l'un l'altro; ed il comm. Giambastiani, con parole di elogio al suo personale, il comm. Pissavini pei suoi amministrati, il deputato Adamoli pei suoi rappresentati, ringraziarono il Ministro della visita fatta e della cura ed attività con cui dà impulso e sviluppo alle opere pubbliche del nostro paese.

Il Ministro, mostrandosi grato delle cortesi attestazioni, ripetè caldi elogi pei lavori e lusinghieri encomii al Direttore di essi ed al personale che vi attende; ed in previsione del sollecito compimento, ne augurò crescente prosperità alle industri popolazioni del lago ed alla benemerita Impresa di navigazione. — A queste parole risposero ringraziando il cav. Norsa, capo dell'Ufficio di direzione dei lavori a nome de' suoi colleghi, il Sindaco di Laveno per le popolazioni del lago, ed il comm. Mangili per la propria Impresa.

Una breve sosta a Belgirate, dove fecero gentile acco-

(*) V. *Monitore*, N. 37 e 38 a. c.

glienza al Ministro ed alle persone che lo accompagnavano l'on. Cairoli e la sua signora, chiuse quel viaggio di visita, di cui l'on. Baccarini e chi ebbe l'onore di seguirlo conserveranno gradito ricordo, e per la cortese ospitalità, per gli splendidi panorami del lago, ed un po' anche per la grande attività constatata nella esecuzione delle opere della Novara-Pino, corrispondente alla sua importanza ed urgenza rispetto agl'interessi economici del nostro paese.

N.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Veniamo informati che il 18 corr. seguirà l'apertura all'esercizio della nuova galleria di diramazione da quella del Fréjus, eseguita sul territorio francese. Come abbiamo già annunziato, in questa galleria di derivazione la camera di biforcazione venne costrutta dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per conto del Governo francese, e la tratta successiva fino allo sbocco di Modane, cioè la galleria propriamente detta, fu costrutta dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo.

><

Siamo lieti di annunciare che fra i delegati del Municipio di Torino e quelli dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia vennero definitivamente presi gli accordi circa il trasporto delle attuali Officine ferroviarie, già approvato in massima dal Ministero. Tra le varie località esaminate dai suddetti rappresentanti, fu trovata preferibile per ogni riguardo quella in vicinanza alla Stazione di Porta Susa, e precisamente nei terreni fra il Carcere cellulare e la cinta daziaria.

><

Allo scopo di favorire il consumo dei combustibili fossili nazionali, il Ministro dei lavori pubblici ha approvato una nuova tariffa pel trasporto dei medesimi sulle reti dell'Alta Italia e delle Romane.

I detti combustibili verranno quindi trasportati: a tariffa generale, a cent. 5 per tonnellata e chilometro, col diritto fisso di L. 1.20 per tonnellata; ed a tariffa speciale per carri completi, a cent. 3 per tonnellata e chilometro, col diritto fisso di L. 1.20.

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima pel tracciamento del 1° tronco della linea di 3ª categoria da Ceva ad Ormea. Questo tronco ha la lunghezza di m. 10,257, ed è compreso fra il casello n. 39 della linea Savona-Torino e l'abitato di Bagnasco. La linea deve essere costruita a sistema economico.

><

D'incarico del Consorzio costituitosi per la costruzione delle ferrovie Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, l'egregio ingegnere Leonida Spreafico ha studiato e presentato al Consorzio stesso il progetto definitivo di appalto per l'esecuzione della ferrovia Moretta-Saluzzo, classificata nella quarta categoria delle linee autorizzate con la legge del 29 luglio 1879.

Nel detto progetto, la forma trasversale della strada è conforme a quella del tipo 2ª economica, suggerito dall'apposita Commissione governativa: epperciò la larghezza normale della via, nei rilevati è di m. 4.40, e di m. 3.80 in trincea.

La lunghezza totale della linea progettata è di m. 13,270; e questa distanza, per rispetto all'andamento, è suddivisa in m. 880 di tratti in curva, ed in m. 12,390 di rettifili: il raggio minimo adottato per le curve è di 400 m. Per riguardo all'altimetria, è da notare che la intera linea è in salita, e che la pendenza massima, nelle livellette proposte, è dell'11.20 per mille, pendenza applicata per circa 4 chilometri.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare il necessario sfogo alle acque piovane, è prevista la costruzione di 40 manufatti, il più importante dei quali consiste in un ponte obliquo, della luce di m. 7.70, progettato a travata in ferro sul Rivo Tagliata. Gli altri 39 manufatti hanno un'apertura inferiore ai m. 6. Inoltre sono previsti 21 passaggi a livello, per la custodia dei quali e per il servizio di guardia lungo la linea, sono da costruire 9 caselli. Vi sarà poi una sola fermata, cioè in servizio dell'abitato di Torre San Giorgio.

L'importo totale delle opere previste nel progetto Spreafico ammonta complessivamente a L. 720,000, delle quali sole L. 300,000 rappresentano la somma pei lavori da appaltare. Le altre L. 420,000 costituiscono l'importo delle opere e provviste escluse dall'appalto, cioè: espropriazioni, armamento e lavori diversi ed imprevisti.

Il termine fissato pel compimento dei lavori è di mesi 12.

><

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici furono invitate le Amministrazioni ferroviare dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali a mettersi in relazione fra loro per lo studio di provvedimenti atti ad evitare, nel miglior modo possibile, gli scontri fra i convogli in movimento ed i veicoli fermi nelle Stazioni.

><

Sappiamo pure che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha dato le opportune disposizioni affinchè, incominciando dal 1° novembre p. v., sia esteso anche alle carrozze di 2ª classe l'uso degli scaldapiedi, però pei soli treni diretti notturni.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il ristauro delle Stazioni di Sarmato, Beldofreno e San Nicolò.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 3 all'8 ottobre corr.

Il Consiglio ha approvato i progetti concernenti:

L'appalto per la fornitura delle traversine di armamento del tronco Candela-Ponte Santa Venere, della ferrovia Candela-Fiumara d'Atella;

Gli appalti per provvista dei ferri d'armamento su varii tronchi in costruzione delle ferrovie Avezzano-Ravenna, Novara-Varallo, Vercelli-Mortara-Broni, con prolungamento a Pavia ed a Stradella; Civitanova-Macerata, e Macerata-Albacina-Fabriano;

Il rafforzamento di una scogliera di difesa sulla sinistra del fiume Crati, nel chil. 36 della ferrovia Buffaloria-Cosenza;

La sistemazione e consolidamento del tratto attraversante i torrenti Euroli e Sordo, fra i chil. 62 e 64 della suddetta ferrovia;

L'esercizio di una tramvia a vapore da Lodi a Sant'Angelo, in provincia di Milano;

Un ingrossamento di argine alle coronelle Ladarini, Scutellari e Garuffa sulla destra di Po, in territorio di Ferrara;

Una difesa frontale al froldo Roncole sulla destra di Oglio, in Comune di Gazzuolo, provincia di Mantova;

Ed i lavori di escavazione straordinaria da eseguirsi nel porto di Brindisi, in provincia di Lecce;

Furono pure approvati due progetti di massima; uno dei quali per una nuova Dogana nel porto di Genova, e l'altro per rettifica della strada nazionale Spezia-Reggio tra Soliera e Posara, in provincia di Massa.

Ci scrivono da Mondovì:

Corsero voci così diverse, a proposito della *tramvia* Mondovì-Santuario San Michele, che è bene ristabilire le cose nei loro termini.

Il 20 di agosto p. p., il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto di questa tramvia, ed invitò il concessionario a passare all'atto di sottomissione.

Questo doveva farsi ai primi di settembre; ma in quel tempo, il deputato Siccardi ed il Comitato di Fossano, che vogliono costruire una ferrovia economica tra Fossano, Mondovì e Ceva, fecero opposizione alla tramvia. Il Ministro allora mandò nuovamente le carte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, affinchè in seduta plenaria riesaminasse la pratica. Il Consiglio generale, nella seduta del 23 settembre, dichiarò inattendibile il ricorso del suddetto Comitato, e ripetè che si poteva accordare la concessione della tramvia. Ed infatti, previo atto di sottomissione passato il 4 ottobre corr., essa venne concessa.

Si è perduto un mese, ma nell'interesse delle popolazioni si è guadagnato più assai; inquantochè i ripetuti pareri hanno messo in evidenza che le competenti Autorità, mentre sono favorevoli alla costruzione del tronco Fossano-Mondovì, sono invece contrarie al tronco Mondovì-Ceva. I Comuni quindi interessati, ed in particolare Fossano e Mondovì, non trascurino l'occasione e dedichino i loro sforzi alla linea possibile.

Sono pochi i milioni disponibili in 4ª categoria, e badino di non arrivare troppo tardi. U.

Ci scrivono da Berna, 9:

Domani saranno ultimati i lavori di questa 2ª Conferenza internazionale per la legislazione in materia di trasporti sulle strade ferrate. Il compito dei rappresentanti dei vari Governi essendo ora più ristretto, perchè sul primo progetto già erano estrinsecati gli intendimenti e le proposte di tutti gli interessati, diveniva altrettanto più difficile, trattandosi di conciliare le divergenze e di concretare qualche cosa che potesse veramente ritenersi come un *ultimatum*, in modo che gli Stati fossero in grado di pronunciarsi sull'accettazione definitiva.

Ormai, mercè il nuovo progetto, le cose sono a questo punto: molte concessioni da tutte le parti si fecero, e furono superate con addatte formule legislative tutte quelle difficoltà, che nascevano dal dover sovrapporre un nuovo diritto comune a quello dei singoli paesi, in modo che possa coi medesimi convivere senza inconvenienti.

Una questione irta di difficoltà era quella del sistema mediante il quale i Governi, tanto per sè che per le Amministrazioni delle ferrovie, avrebbero cautelato e garantiti gl'interessi comuni; e tale problema venne risolto con proposte che paiono abbastanza pratiche, e vi è luogo a credere che finiranno forse ad essere da tutti accettate, una volta vinta quella esitazione, che su una materia così nuova si presenta.

Quanto alle Amministrazioni delle strade ferrate, ben si può dire che il nuovo progetto segna, a loro riguardo, un progresso sul primo.

Infine, il Governo federale svizzero è animato dal desiderio di appianare ogni eventuale ulteriore divergenza, e vi è a confidare che, al punto in cui sono le cose, riuscirà nel suo lodevole intento. X.

Annunciamo con dolore la morte del cav. VINCENZO NOB. ZINERONI, ingegnere-capo del Controllo lavori presso la Ragioneria centrale delle Ferrovie dell'Alta Italia, avvenuta repentinamente il 9 corr. a Milano. Non aveva ancora 50 anni; ed era uomo dotato di tutte le virtù civili, d'animo mite, di onestà a tutte prove, intelligente ed attivo; per cui la immatura sua fine è sinceramente deplorata dai suoi superiori, colleghi e dipendenti. L'Amministrazione ferroviaria ha perduto in lui uno dei suoi migliori antichi funzionarii.

La salma venne ieri accompagnata al Cimitero monumentale da numeroso stuolo di funzionarii e di amici, compresi alcuni dei superiori dell'Amministrazione suddetta, tra cui il vice-direttore comm. Ratti, che disse affettuose parole in suo onore, ed altrettanto fece l'ing. Manusardi, uno dei dipendenti del compianto Zineroni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Visita ministeriale alle Officine di Savigliano. — Giovedì mattina (6), come abbiamo preannunciato, recavasi con treno speciale a Savigliano, per visitarvi quelle Officine ferroviarie, il Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, accompagnato dal prefetto senatore Casalis, dal sindaco conte Ferraris, dai deputati Nervo, Compans, Favale, Delvecchio, dal commendatore Blumenthal presidente e dal comm. Benazzo vice-presidente del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, dal comm. Massa direttore dell'esercizio delle medesime, dagli ing. Kossuth, Frescot e Dogliotti, dal comm. Bachelet, ed altri componenti il personale superiore delle dette Ferrovie, nonchè dal comm Malvano, presidente della Camera di commercio di Torino, dal comm. Ajello, presidente della Società promotrice dell'Industria nazionale, dai rappresentanti della stampa torinese, ecc.

Alla Stazione di Savigliano erano ad attendere il Ministro, il prefetto di Cuneo, il sotto-prefetto di Saluzzo, i deputati Sperino, Ranco, Saluzzo di Monterosso e Siccardi, il cav. Villa sindaco di Savigliano, il comm. Como presidente del Consiglio provinciale di Cuneo, le Autorità civili e militari di Savigliano, il conte Ripa di Meana, presidente della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, il vice-presidente cav. Levi, il direttore gerente della Società stessa cav. ing. Moreno, il direttore tecnico cav. ing. Rolin, accompagnati da tutto il personale direttivo delle Officine, e da una folla straordinaria di cittadini e di operaj plaudenti.

Il Sindaco di Savigliano diede il benvenuto ai visitatori; e scambiati i complimenti d'uso, la comitiva, con a capo il Ministro, s'incamminava verso le Officine.

L'onorevole Baccarini visitò minutamente tutti gli scompartimenti dello Stabilimento, volle informarsi di tutte le particolarità concernenti la fabbricazione, ammirò una carrozza di 1ª classe completamente ultimata, che era stata esposta come saggio dei lavori delle Officine; ed espresse a più riprese al personale tecnico ed agli operaj intenti al lavoro la sua piena soddisfazione per il modo veramente ammirevole con cui sono ordinate e condotte quelle Officine.

E di ciò devesi tributare lodi speciali al bravo direttore ing. Moreno, benissimo coadiuvato dal giovane ing. Sclaverani.

Compiuta la visita alle Officine, che durò più di una ora e mezza, il Ministro e la numerosa comitiva attraversavano la città festante ed imbandierata per recarsi alla sede del Circolo sociale, dove, a cura della Amministrazione delle Officine, veniva servito un lauto *déjuner*.

Al levar delle mense, parlò pel primo il conte Ripa di Meana, presidente della Società delle Officine di Savigliano; il quale, accennando come l'industria italiana abbia avuto un forte impulso dalla operosità e dal senno del ministro Baccarini, salutò in lui e nel deputato Sperino due benemeriti della città di Savigliano per avere richiamato a nuova vita le Officine ferroviarie.

Il Ministro rispose ringraziando degli elogi direttigli, e dicendo di non meritarli, se non per quello che gli fu dato di fare a vantaggio dell'industria delle costruzioni ferroviarie.

Proseguì quindi dicendo che l'industria nazionale, quanto a costruzioni ferroviarie, ha, secondo lui, un grande avvenire.

Tuttavia egli non è di coloro i quali pensano che la Nazione possa e debba da sè sola provvedere a tutte le parti di questo importante ramo di industria. Occorre distinguere fra costruzioni e costruzioni.

Per quanto riguarda le locomotive, abbiamo lo Stabilimento di Pietrarsa, che si trova in grado di fabbricarne 25 all'anno, e lo Stabilimento Ansaldo, che può costruirne 10 per annata. Ciò è già molto; ma è indubitato che in questo ramo l'industria nostrana difficilmente potrà aspirare ad un grande avvenire.

Non così è a dirsi della costruzione dei veicoli. Qui veramente si può assicurare che l'industria nazionale ha una prosperità assicurata. Infatti, rimangono a costruirsi oltre a 6000 chilometri di ferrovie già votate, e nel periodo di 12 a 15 anni si dovranno spendere in Italia oltre cento milioni in veicoli ferroviarii.

Ora, date tali condizioni, a lui parrebbe un delitto, da parte del Governo, il trascurare un ramo così importante dell'industria nazionale.

Egli, che va peregrinando e visitando le officine di tutte le parti d'Italia, si sente allargare il cuore al vedere il rapido progresso che si è fatto nell'impianto e nel perfezionamento delle Officine ferroviarie. E crede anzi che si sia arrivati al punto in cui si debba dire: « basta »; poichè non bisogna dissimularsi che, favorendo l'impianto di altre Officine, si correrebbe pericolo di avere una produzione superiore al consumo e di rovinare l'industria ed il paese.

Per favorire l'industria delle costruzioni ferroviarie, il Governo non ha bisogno di chiedere al paese nessun sacrifizio; esso deve solo richiedere agli industriali due condizioni: 1° corrispondenza di buona fede, nel non coalizzarsi per elevare i prezzi d'appalto e distruggere la libera concorrenza; 2° esattezza nelle consegne, non assumendo impegni superiori alle proprie forze.

Se l'industria nazionale, a cui furono affidate, non potè finora eseguire in tempo tutte le consegne, è certo però che fra un anno si troverà in grado di poterlo fare.

Ed egli è lieto di poter constatare questo grande successo ottenuto.

Ringraziò infine l'Amministrazione delle Officine ed il Municipio di Savigliano per averlo invitato a questa festa del lavoro. Dichiarò che egli accorre più volentieri ai Comizii delle Officine, che a quelli del palco scenico; e mandò un cordiale saluto all'industria di Savigliano ed all'intera cittadinanza saviglianese. —

Il Ministro fu applauditissimo; e dopo di lui parlarono pure applauditi il sindaco di Savigliano, il deputato Sperino, il senatore Ferraris, l'ing. Rolin, il comm. Ajello ed il deputato Saluzzo di Monterosso.

Salutati poi dalle Autorità e da tutta la popolazione, il Ministro e gli altri invitati, con treno speciale, facevano ritorno a Torino, ben lieti della visita fatta, come solenne augurio allo sviluppo delle Officine nazionali di Savigliano.

Inaugurazione del tramway Torino-Carignano-Carmagnola-Moretta. — Domenica 9 corr., ebbe luogo l'annunciata solenne inaugurazione di questo importante *tramway*.

Il tronco Torino-Carmagnola fu già aperto all'esercizio da oltre due mesi, ma l'inaugurazione ufficiale era stata ritardata sino al compimento dell'altro tronco Carignano-Moretta.

Un primo treno di invitati partì da Torino alle 8.35, ant. per recarsi a Carignano, e di là a Carmagnola, ad incontrare le deputazioni dei Comuni di quell'altra linea, il prefetto di Cuneo comm. Millo, e molti consiglieri e deputati comunali e provinciali.

Ritornati poi tutti insieme da Carmagnola a Carignano, attesero quivi il secondo treno inaugurale, che doveva arrivare da Torino.

Questo, intanto, partiva da piazza Nizza alle 10,45. Era composto di quattro carrozzoni, fra cui quello elegantissimo d'onore per il signor Coumont, l'eroe della festa, il Prefetto ed il Sindaco di Torino, il deputato del Collegio on. Favale, il signor Bohrmans console Belga, i senatori Pacchiotti e Benintendi, ed altri invitati.

Questa carrozza d'onore, nonchè quella simile del 1° treno, meriterebbero una speciale descrizione per la eleganza e finitezza ammirabili: tutte tappezzate in satino, con soffici cuscini, eleganti tavoli e cristalli, maniglie, lampade e sfiatatoi d'acciaio lucente, con annesso gabinetto di decenza, con seggiolini mobili sulle piattaforme, con tutte le più minuziose comodità per viaggio. Esse fanno davvero grandissimo onore alla ben nota Casa *fornitrice* C. v. Milde e C. di Vienna, rappresentata in Italia dai fratelli Pastori di Torino. —

Il treno inaugurale vola sulle rotaie: la strada pare costrutta egregiamente; il materiale mobile è ottimo; e si arriva velocemente alla Loggia, ove il treno si ferma qualche minuto nella piazza, che dall'ingegnere costruttore della tramvia ha già presso il nome di piazza Bonelli. La popolazione ed i villeggianti sono tutti sulla strada, bandiere e pennoni italiani e belgi sventolano all'aria, e la folla applaude e saluta al passaggio del treno.

Poi si arriva a Carignano; e sotto un grande padiglione, che copre quasi tutta la Piazza Maggiore, le Autorità di Cuneo e di Torino sono salutate dal sindaco di Carignano, signor Gariglio; i signori Coumont e Bonelli sono nominati soci o presidenti onorarii di Società operaie; e si pronunziano e si applaudono due o tre discorsi pieni di ammirazione e di gratitudine per i coraggiosi costruttori della tramvia.

Si parte poscia per l'inaugurazione dell'ultimo tronco Carignano-Moretta; e i due treni, a quattro carrozze ciascuno, carichi di invitati, partono tra gli applausi ed i viva.

Le feste, le ovazioni ricevute lungo il loro cammino sono impossibili a dirsi. A Ceretto, prima Stazione, a Lombriasco, a Casalgrasso, a Polonghera ed a Faule, si dimostra in tutte le forme possibili l'esultanza, l'entusiasmo di quelle popolazioni.

Finalmente si arriva a Moretta, ultima Stazione della linea.

I due convogli inaugurali vengono accolti al suono della banda musicale di Saluzzo e dalle acclamazioni della popolazione accalcatasi intorno allo steccato, che la separa dal padiglione in cui il sindaco Banchio ed il Consiglio municipale, il parroco Don Mariano col suo clero, i senatori, deputati, ed altri personaggi della provincia ricevono gli invitati.

Il Sindaco esprime con breve discorso i sensi di gioia e di gratitudine de' suoi amministrati, e si augura che ben presto la tramvia si spinga sino a Saluzzo.

Il senatore Casalis, prefetto della provincia limitrofa, saluta gentilmente la provincia in cui il seguito della funzione lo ha condotto.

Il parroco Don Mariano acclama francamente ai progressi della viabilità, non solamente come cittadino, ma anche come sacerdote, nella speranza che si agevoli quella fratellanza degli uomini che è voluta dal Vangelo. Conchiude benedicendo le locomotive e gli astanti.

Il tenente colonnello Coller presenta con acconce parole

ai signori Coumont e Bonelli i diplomi d'onore della Società agricolo-operaia di Moretta.

Per cura del Municipio, vengono quinci offerti rinfreschi d'ogni maniera; dopo di che, si riparte alla volta di Carignano, rifacendo la via già percorsa, in mezzo a nuovi evviva.

A Carignano, alle ore 4 in punto, ha luogo il gran banchetto di 160 coperti, offerto agli invitati dal commendatore Coumont.

Le mense sorgono nel vasto refettorio d'un antico Convento presentemente deserto, che dal genio d'Ottino è è stato trasformato in una sala tutta a bandiere e fiori, specchi ed arazzi, illuminata da 16 lampadari con 814 candele.

Il pranzo preparato dal signor Bernardo Sogno di Torino è veramente degno della circostanza, della munificenva dell'anfitrione, e della fama della Ditta Sogno.

Al levar delle mense, prende primo a parlare (in francese) il comm. Coumont; e rammentando che nel Belgio è costume di cominciare la serie dei brindisi da quello al Capo dello Stato, egli piopina al RE UMBERTO ed alla REGINA MARGHERITA.

Rivolge poi vivi ringraziamenti ai suoi collaboratori nella impresa che si festeggia, ed agli invitati che a questa han reso onore.

L'oratore si estende sopra le conseguenze delle strade ferrate e delle agevolezze fatte allo scambio delle idee e dei prodotti; e termina bevendo di gran cuore all'Italia in generale ed al Piemonte in particolare. — Questo discorso è accolto con vivissimi applausi.

Il prefetto di Torino, senatore Casalis (in francese anch'egli per cortesia verso l'ospite) ringrazia per le cose benevole dette in onore dell'Italia, del Governo e del Re. Ringrazia per la splendida ospitalità ch'egli (Coumont) straniero ha dato quest'oggi nel nostro paese medesimo. Fa voti sinceri perchè la tramvia (che pel vecchio Piemonte sarà, senza alcun dubbio, di grande vantaggio) dia pure buoni frutti al suo costruttore. E questi augurii sono tanto più cordiali, in quanto che la tramvia Torino-Carmagnola Moretta è, grazie al benemerito signor Coumont, la prima che in Piemonte sia stata fatta *senza sussidii*, nè governativi, nè provinciali, nè comunali.

Queste felicitazioni si rivolgono pure a quanti l'hanno coadiuvato, e in modo particolare all'ingegnere Bonelli, che primo ebbe l'idea della tramvia, ed ai signori cav. Adamino, segretario Rondani e colonnello Coller.

Enumerando poi le ragioni di mutua simpatia che esistono tra il Belgio e l'Italia, ricordandone i grandi Sovrani Leopoldo I e Vittorio Emanuele, e dicendo che questi due modelli di Re hanno lasciato due figli, i quali, calcando le orme dei loro grandi padri, sono ora l'amore e la gloria delle due nazioni, beve alla prosperità del Belgio ed al suo Re Leopoldo II.

Il discorso del Prefetto venne coperto d'applausi.

Molti altri discorsi furono pronunciati, che ci è impossibile ricordare, meno quelli dell'ing. Bonelli, del console Bohrmans, del prefetto Millo, dei sindaci Ferraris e Gariglio.

Finalmente i due treni ripartirono circa alle ore 9 per ricondurre a Carmagnola e Torino lieti e soddisfatti coloro ch'ebbero il piacere di prender parte a così splendida festa.

Ferrovia di Gallarate. — Essendo andato deserto l'esperimento d'asta indetto coll'avviso 14 settembre u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche dei ponti in ferro cadenti lungo la ferrovia Gallarate, ad un punto della Pino-Novara superiormente a Sesto Calende, per la presunta somma di L. 66,700, si fa noto che l'esperimento stesso verrà ripetuto presso la Prefettura di Milano, alle ore undici precise del giorno 22 ottobre andante.

La lavorazione ed il montaggio delle travate in officina dovrà essere eseguito nel termine di mesi quattro, a partire dal giorno in cui sarà dato l'ordine di incominciare i lavori. La posa in opera delle impalcature dovrà essere compiuta nel termine di mesi quattro dalla data di consegna delle murature.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3500, ed in lire 7000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Riscatto delle ferrovie Pisa-Colle Salvetti e Tuoro-Chiusi. — Il *Bollett. delle finanze* del 9 reca:

Fu annunziato testè che la Deputazione provinciale di Pisa, avendo esaminato lo schema di Convenzione stipulatasi tra il Governo e la Provincia per il riscatto della ferrovia Pisa-Colle Salvetti, sollevò eccezione circa la somma fissata come annualità pel riscatto, e circa la decorrenza degli interessi. Ciò è inesatto. L'annualità fissata come prezzo di riscatto in L. 119,117 non poteva dar luogo a contrasto; e rispetto all'interesse, fu soltanto invitato il Ministero, che ha agevolmente acconsentito, a modificare la redazione d'un articolo, che poteva dar luogo a dubbia interpretazione

Lo stesso dicasi relativamente alla Convenzione pel riscatto della linea Tuoro-Chiusi, identica nei termini a quella testè accennata. L'annualità concordata per quest'ultimo riscatto è di L. 150,000.

Le due Convenzioni avranno effetto dal 1° gennaio 1882, previa approvazione del Parlamento.

Ferrovie Calabresi. — Si ha da Reggio-Calab. 9:

A causa dei gravi guasti prodotti dalle dirotte pioggie lungo la rete ferroviaria ionica, e continuando il cattivo tempo, la linea non potrà essere riattivata che fra 15 giorni. Si lavora giorno e notte lungo la linea.

Progetti ferroviarii. — Lo stato dei progetti ferroviarii al 30 settembre p. p. era il seguente:

	N.	Chil.	IMPORTO	
			del progett.	base d'asta
Progetti appaltati od in corso d'appalto	85	810,123	131,138,768	107,519,631
Progetti già ammessi dal Consiglio di Stato	7	98,798	12,550,519	9,456,839
Progetti già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici . .	2	6,792	4,506,473	1,119,834
Progetti in esame presso il Consiglio di Stato.	2	24,881	2,208,281	1,127,265
Progetti in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubbl.	12	158,571	28,453,766	22,803,897
Progetti rinviati alle Direzioni per modifiche	9	100,758	26,145,721	23,183,165
Totale . . .	117	1,499,918	205,003,534	165,210,631

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna al *Journ. de Gen.*, che in una riunione tenutasi a Lucerna lunedì e martedì della scorsa settimana, le Compagnie svizzere, tedesche, italiane e francesi interessate alla ferrovia del Gottardo decisero di organizzare, a partire dall'apertura della ferrovia, due treni celeri, uno dei quali notturno.

Questi treni sarebbero in coincidenza a Basilea colle ferrovie tedesche del Giura-Berna, come a Chiasso colle linee italiane; e passerebbero per Rothkreuz, Lucerna, Olten e Basilea.

L'apertura generale della linea avrebbe luogo il 1° giugno 1882, ma i viaggiatori e le merci sarebbero avviati pel gran tunnel sino dal 1° gennaio prossimo.

— A quanto si scrive da Andermatt al *Bote der Urschweiz*, i contratti per la condotta delle diligenze sul S. Gottardo

vennero denunciati col 1° gennaio 1882, perchè da quell'epoca in poi il trasporto dei passeggieri e delle mercanzie si farà per il tunnel. In Göschenen sono già in costruzione i necessarii fabbricati, come rimesse per vetture e depositi per mercanzie.

Ferrovie austriache. — Leggiamo nella *Presse* che, per aiutare Trieste a sostenere la concorrenza con Venezia, fu tenuto presso la *Südbahn* una conferenza, alla quale presero parte varie altre Ferrovie, come la Nordbahn, la Nordwestbahn, la Franz-Josephbahn, ecc.

Il Governo propose che pel commercio di Trieste colla Sassonia le Ferrovie assumessero una garanzia di consegna entro un termine più breve, sicchè dalla comunicazione più pronta guadagnasse il commercio di Triestre.

Nella conferenza fu però constatato che le Ferrovie sassoni non aderiscono alla proposta, e così pel momento la conferenza non ebbe alcun risultato. Si cercherà però di far nuove pratiche colle Ferrovie sassoni perchè accettino. Qualora ciò non riuscisse, le Ferrovie austriache si assumerebbero la garanzia di consegna abbreviata, senza riguardo al contegno delle Ferrovie sassoni.

Ferrovia Bolzano-Meran. — Il *Cittadino* ha il seguente dispaccio da Meran, 4:

Oggi ebbe luogo finalmente la tanto desiderata apertura della ferrovia Bolzano-Meran.

Massacro sulla ferrovia di Tunisi. — Telegrafano da Tunisi, 1°, al *Petit Marseillais*:

Giunge in questo momento una grave notizia: la Stazione dell'Oued-Zargua, ad 85 chilometri da Tunisi, venne saccheggiata ed incendiata dagli indigeni, e la ferrovia interrotta. Ma ciò ch'è più deplorabile è la morte di 10 europei (2 francesi, 4 italiani, 3 maltesi ed un tedesco), e di due indigeni addetti a questa Stazione, sgozzati dagli insorti. Appena saputa la notizia, il generale Logerot fece partire un battaglione con treno speciale, e si è recato egli stesso sui luoghi. Ma non si è più trovato alcuno.

— Da altri particolari risulta che la Stazione dell'Oued-Zargua fu saccheggiata e completamente incendiata: non rimangono più che i muri ed una cassa forte, che i predoni non hanno potuto aprire; i mobili furono rotti, le carte lacerate. Tutti i guasti possibii furono commessi, le merci vennero sparpagliate sulla via, le rotaie tolte in parecchi punti fra i chilometri 85-98, e le case dei cantonieri devastate.

Il Capo-Stazione ed un impiegato furono bruciati vivi, dopo essere stati attaccati su d'un carro coperto di grasso e di petrolio; si trovarono brani informi, ossa calcinate, ed alcuni pezzi di cranii. I nove altri cadaveri furono ritrovati nella casa del cantoniere al 98° chilometro e sulla strada.

I viaggiatori e gli impiegati del treno di Ghardimaou, giunto dopo la strage, erano partiti a piedi coi soldati che si trovavano nel treno per la Stazione vicina; la macchina abbandonata venne distrutta dagli insorti.

Ora nessun impiegato vuol più rimanere nelle Stazioni, a meno che la linea non sia cusotdita dalle truppe. Parecchi impiegati sono fuggiti la notte, e poterono arrivare a Beja od a Med-jez-el-Bab.

Notizie Diverse

Lavori stradali in Roma. — Fra i progetti presentati al Municipio per le opere da concorso governativo, il *Diritto* dice averne visto uno per un gran ponte sul Tevere, che andrebbe a sorgere a sinistra del ponte di Ripetta.

Questo ponte verrebbe costrutto in ferro, e consterebbe di tre piani, nel primo dei quali verrebbe collocato il binario del *tramway* destinato a congiungere il centro della città ai Prati di Castello.

Questo progetto è dovuto all'ingegnere Busini.

Altro ponte sul Tevere. — La *Libertà* del 1° scrive:

Dovendosi, per la ferrovia Attigliano-Viterbo costruire un ponte sul Tevere, varii paesi della Tiverina hanno fatto istanza affinchè il ponte sia costrutto in guisa, che serva, oltrecchè alla ferrovia, anche ad uso pubblico. Su questa istanza deve pronunciarsi la Deputazione provinciale, massime per quello che riguarda la spesa. Noi non possiamo che raccomandargliela, trattandosi d'una reale necessità; ma più di tutto raccomandiamo alla Deputazione di deliberare con sollecitudine, affinchè non soffrano ritardo le pratiche in corso per l'appalto del ponte.

Salina di Comacchio. — I giornali di Roma annunziano che, per disposizione presa all'on. Ministro delle finanze, la Salina di Comacchio dal 1° gennaio 1882 sarà amministrata in economia.

Esposizione nazionale di Milano. — Il Giurì ha finito il suo còmpito. Il numero delle onorificenze concedute è il seguente:

Diplomi d'onore	41
Medaglie d'oro	265
Medaglie d'argento	926
Medaglie di bronzo	1370
Menzioni onorevoli	1275

In tutto, dunque, sono 3877 le varie onorificenze, che saranno distribuite agli espositori.

Dall'elenco dei diplomi e delle medaglie conferiti togliamo quelli riferibili alle Sezioni che sono in rapporto coll'indole del nostro giornale:

SEZIONE I. — *Industrie estrattative e metallurgiche.* — *Diploma d'onore.* — Casa Albani (principe Cesare conte di Castelbarco) per gli zolfi, nonchè per il complesso delle altre sue industrie — Società delle miniere di Monteponi, Iglesias.

Medaglia d'oro. — Camera di commercio ed arti di Caltanissetta — Camera id. di Girgenti — Gregorini Giovanni Andrea, Lovere — Henfrey G. e C., Genova — Migliavacca e C., Vobarno — Società Anonima calce e cementi, Casale Monferrato — Società Anomina miniere, Malfidano-Iglesias — Società Anonima miniere, Lanusel — Società Italiana cementi e calci idrauliche, Bergamo — Stabilimento metallurgico, Piombino — Tardy e Benech, Savona.

Medaglia d'oro di collaborazione. — Mattei conte Giacomo, senatore del Regno.

SEZIONE IV. — *Ingegneria e lavori pubblici.* — *Diploma d'onore.* — Ministero dei lavori pubblici, Roma — Torlonia principe Alessandro, Roma.

Medaglia d'oro. — Consorzio Giuliari, Verona — Galopin Sue e C., Savona — Impresa industriale di costruzioni metalliche, Castellammare — Municipio di Milano — Provincia di Milano — Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Padova — Ceruti ing. cav. Giovanni, architetto dell'Esposizione, Milano.

SEZIONE V. — *Meccanica.* — *Diploma d'onore.* — Ansaldo Giovanni, Sampierdarena — Cerimedo e C., Milano — Ferrovie dell'Alta Italia — F. Grondona e C., Milano — Guller Melchiorre, Intra — Neville E. G. e C., Venezia — Odero Nicola fu N., Sestri Ponente — Orlando Fratelli, Livorno — Società Veneta costruzioni pubbliche, Padova — Stabilimenti di Pietrarsa e Granili, Napoli.

Medaglia d'oro. — Agudio Tommaso, Torino — Bollito e Torchio, Torino — Bonicalzi fratelli e C., Gallarate — Bosisio P. e C., Milano — Brunner Edvino, Salerno — Calzoni Alessandro, Bologna — Canepa Francesco e C., Biella — Cravero E. e C, Genova — De-Morsier Edoardo, Bologna — Enrico ing. Giovanni, Torino — Ferrovia Sicula Occidentale, Napoli — Galbiati Luigi, Milano — Grugnola Enrico, Milano — Locarni Giuseppe, Vercelli — Miani-Venturi e C. Milano — Mussi fratelli fu Gerolamo, Milano — Piana Giacomo, Torino — Poggioli Ercole, Bologna — Prinetti ing. Giulio, Milano — Rolin e C., Savigliano — Schelling Giovanni, Baveno — Scuola superiore navale, Genova — Ferrovie Meridionali, Firenze — Ferrovie Romane, Firenze — Società Veneta di costruzioni meccaniche e fonderia, Treviso — Suffert Edoardo, Milano.

Medaglia d'oro di collaborazione. — Direzione tecnica dello Stabilimento Cantoni, Krumm e C., Legnano.

— Pel conferimento poi delle nove grandi medaglie d'oro assegnate dal Ministero d'agricoltura e commercio e da conferirsi in seguito a concorso pubblico, regolarmente bandito dai presidenti di sezione della Giuria, questi affidarono l'incarico di esaminare i titoli dei concorrenti ad una Commissione speciale, di cui fu presidente e relatore l'on. Luzzatti, e membri il cav. Maldifassi, segretasio della Camera di commercio, il prof. Angelo Pavesi, e l'ing. Jacopo Benetti di Bologna. L'Assemblea dei presidenti approvò tutte le proposte della Commissione.

Alla stessa Commissione venne pure affidata la proposta per il conferimento delle due grandi medaglie d'oro, assegnate dai Municipii di Torino e di Napoli ad espositori molto benemeriti dell'industria nazionale; e la detta Commissione propose che la medaglia di Torino fosse concessa all'ingegnere Alfredo Cottrau, fondatore e direttore della Impresa italiana per le costruzioni metalliche a Castellammare, e la medaglia di Napoli a G. Sacconaghi di Milano per il gran buon mercato dei suoi filati di cotone. E la suddetta Assemblea approvò le proposte.

Taglio dell'istmo di Corinto — I lavori pel taglio dell'istmo di Corinto, sono cominciati il 22 settembre. È un grande fatto, un vero avvenimento per i commerci dell'Italia e della Grecia e per le loro relazioni immediate.

I lavori seguono il tracciato di Nerone, di cui veggonsi tuttora i segni in parecchi punti dell'istmo.

Si principiò a costruire i pozzi per rendersi conto della natura e della resistenza della roccia. Baracche saranno costruite per mettere al coperto gli operaj.

Durante l'assenza del sig. Herster, direttore dei lavori, partito per l'Europa occidentale per acquistare le macchine di perforazione, dirige l'opera l'ingegnere ellenico Streit.

Taglio dell'istmo di Panama. — Dal Ministero dell'interno venne diramata ai prefetti la seguente circolare:

« Con nota circolare degli 11 aprile prossimo passato, le Signorie Loro furono informate dello stato dei lavori per il taglio dell'istmo di Panama, affinchè se ne desse la maggior pubblicità per norma degli emigranti.

« Da successive notizie pervenute a questo Ministero risulta che oramai il numero di operaj emigranti nell'istmo è superiore ai bisogni attuali; che continuamente ve ne affluiscono, e che inoltre si pensa di arruolare un migliaio di cinesi con regolare contratto.

« Questo stato di cose non può che rendere molto difficile la condizione degli emigranti, e poichè pervengono altresì informazioni poco rassicuranti sulle condizioni sanitarie dei lavoratori, a causa dell'infierire della febbre gialla in quei luoghi, io torno a chiamare sui fatti anzidetti l'attenzione delle Signorie Loro, invitandole a portare a conoscenza del pubblico le notizie pervenute al Governo. E ciò nella speranza che queste possano dissuadere gli emigranti dal tentare una impresa che presenta, almeno per ora, molti pericoli, e che offre loro soltanto incerti guadagni ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Pari degli altri valori è stata la freddezza verificatasi, nell'ottava scorsa, nei titoli ferroviarii, i quali perciò, o si tennero trascurati, o con tendenza a ribassi. Le Azioni delle Ferrovie Meridionali oscillanti tra il 472 al 469; le Obbligazioni relative mal ferme sul 278.35, decorrenza 1° corrente; i Boni intrattati a 530.

Le Sarde, della serie A, pure con decorrenza 1° ottobre, rimaste a 273.50; le altre, della serie B, a 276.50; le nuove, a 277.50 *ex-coupon*.

Le Azioni Ferrovie Romane negoziate scarsamente a 146.

Le Meridionali austriache, in buona vista, ebbero danaro a 290. Per contro, le Palermo-Trapani, poco curate, si tennero a 280 *ex-coupon*, prima emissione, ed a 282 le altre di seconda emissione. Le Pontebbane nominali a 452.

A Parigi, sempre sostenute le Azioni Lombarde a 370 circa. — Le Obbligazioni relative rimasero tra il 287.75 al 288. — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele, emissione 1863, a 285. — Le Azioni Ferrovie Romane rimasero quasi nominali a 143: le Obbligazioni a 377.

CONVOCAZIONI

Società della Ferrovia Sicula-Occidentale. — Gli azionisti sono convocati in tornata straordinaria pel giorno 18 corr. in Roma, sede sociale (via Mercede, 33), per trattere sulla liquidazione finale dei conti coll'imprenditore generale dei lavori, e per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria, pel giorno 9 novembre p. v. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 2), per trattare delle materie all'ordine del giorno, che sarà pubblicato.

Avvisi d'Asta

Il 19 corrente, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di regolo d'antimonio in due lotti, cioè chilog. 15,000 pel 1° lotto, in diminuzione dell'importo di L. 31,627.87, così ridotto pel ribasso già offerto; e di chilog. 17,000 pel 2° lotto, in diminuzione di L. 35,649.63 come sopra. Consegna del 1° lotto entro giorni 70, e del 2° entro 60. Deposito cauzionale L. 3500 pel 1° e L. 4000 pel 2°, in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della trasformazione del fronte a mare del forte Alberoni in Venezia, per il presunto importo di L. 170,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 13,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della trasformazione e riordinamento della batteria da costa San Pietro in Venezia, per il presunto importo di L. 372,000. Lavori da eseguire entro 375 giorni. Deposito cauzionale L. 28,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bisaccia (provincia di Avellino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Palazzo scolastico ed Ufficio municipale, per il presunto importo di L. 73,600. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1500, oltre L. 700 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 6000, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Civitavecchia (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della ricostruzione dell'acquedotto dell'acqua potabile e suoi accessorii, mediante concessione per 60 anni delle sorgenti dette *Passo della Vecchia* e *Trinità*, per la presunta annua somma di L. 15,000. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una variante del tratto interno della città di Cosenza, compreso fra il ponte San Domenico sul fiume Busento ed il sobborgo Portapiana, della lunghezza di m. 2,235.08, in diminuzione dell'importo di L. 82,621.45, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dei fossi Molla e Collettore, fra la Via della Badiola e le Bocchette Ximenes nella Bonificazione Grossetana,

per il presunto importo di L. 112,794. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 5000, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 3° Dipartimento marittimo in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 305 di legname di quercia, per la complessiva somma di L. 42,760. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 4300 in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Sotto-prefettura di Nicastro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada Martirano-Confienti, della lunghezza di m. 4,100, per il presunto importo di lire 77,500. Deposito interinale L. 2000, e cauzione definitiva L. 17,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Rossano (provincia di Cosenza), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro ed ampliamento dell'ex-Convento di S. Antonio trasformato in Ginnaio-Convitto, per il presunto importo di lire 75,000. Lavori da eseguire entro 9 anni. Deposito interinale L. 1200; cauzione definitiva L. 6000 in contanti o rendita D. P., o con fondi di doppio valore.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari e fortificazioni della piazza di Bologna durante il triennio 1882-84, per il complessivo importo di L. 70,000. Deposito cauzionale L. 21,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 1ª sezione, durante il triennio 1882-84, in diminuzione del complessivo importo di L. 71,534, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 8670 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà pure al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 2ª sezione, durante il triennio 1882-84, in diminuzione del complessivo importo di L. 101,066.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 11,460 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo in Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di m. c. 520 di pino di Corsica in bagli, per la complessiva somma di L. 41,600. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 4160 in numerario o rendita D. P,

— Il 25 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento e sistemazione della caserma Castello in Desenzano, per la presunta somma di L. 150,000. Lavori da eseguire entro 450 giorni. Deposito cauzionale di L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto dell'escavazione del Porto Mediceo e del nuovo Porto di Livorno, nonchè delle riparazioni delle due pirobette *Roma* e *Venezia*, per la presunta complessiva somma di L. 2,387,140.10. Lavori da eseguire entro 6 anni pegli straordinarii ed entro 9 anni pegli ordinarii. Deposito interinale L. 120,000, e cauzione definitiva L. 240,000, ambedue in numerario o rendita D P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Mattola (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione in sola muratura del Palazzo di città. per l'importo di lire 51,138.89. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 500 in moneta effettiva; cauzione definitiva L. 6000 in rendita D. P., o con fondi di doppio valore.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di una tettoia e diversi lavori per la Stazione di Roccella.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1881.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	584,681.55	400.47
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	574,420.60	397.25
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	+ 10,260.95	+ 3.22
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,447.21	17,686,020.17	12.220 77
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	16,378,350.93	11,326 66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 1,21	+1,307,669.24	+ 894.11
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.00	239,833.16	183.50
Settimana corrisp. nel 1880.	1,192.00	255,055.03	213.97
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+115 00	+ 15,221.87	— 30.47
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,291.25	7,954,124.64	6,160.01
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,169.94	6,443,935.41	5,507.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.31	+1,510,189.23	+ 652.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMº RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,058,32	16,942,06	12,573,24
Piccola Velocità	9,249,70	533,58	3,280,81
Totali . . .	53,308,02	17.476,54	15,854,05

Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal* 30 *luglio al* 5 *agosto* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	603,705.07	18,726.29
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	600,585.44	18,680.18
Differenza (in più . . .	—	3,119.63	46.11
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 5 agosto 1881. .	1,681	19,065,204.20	19,076.85
Periodo corr. 1880	1,681	17,285,222.65	17,343.17
Aumento	—	1,779,981.55	1,733.68
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di aprile 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,952.25	33,912.31	3,132.56	44,997.12
Bagagli e cani . .	93.81	564.01	52.18	710.00
Merci a grande vel.	1,020.30	4734.29	585.97	6,340.56
Merci a piccola vel.	10,234.14	21,792.37	3,940.87	35,517.38
Introiti diversi . . .	368.81	544.82	250.34	1,163.97
Totale . . .	19,669.31	61,547.80	7,511 92	88,729.03

A N N U N Z I

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura delle tele per gli Stabilimenti sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regia di procedervi a mezzo di licitazione privata per la quantità complessiva di

100,000 metri dell'altezza di cent. 77, e
90,000 metri dell'altezza di cent. 65,

da consegnarsi per intero alla Manifattura di Roma.

Il campione della tela, non che il capitolato che regolar deve tale fornitura, sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest'Amministrazione centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'uffizio suddetto d'Economato in piego suggellato al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 31 ottobre 1881, coll'indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura di tela* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire una, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri con indicazione in tutte lettere del prezzo richiesto;

b) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura che potrà essere fatto in contanti, od in rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolata al valore di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regia calcolate al valore nominale. Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Uffizio di Economato;

c) Indicare il prezzo per ogni metro di tela per ciascuna delle due altezze;

d) Essere documentate da un certificato della Camera di commercio nella cui giurisdizione ha sede l'opificio o l'esercizio in cui la tela viene fabbricata, o venduta, dal quale attestato risulti che l'offerente è in grado di adempiere regolarmente alla fornitura relativa.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario sarà tenuto alla presentazione della cauzione prescritta dal capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto, e dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto stesso entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello della notificata accettazione della di lui offerta.

Le spese del contratto da stipularsi per rogito notarile, quelle relative di bollo e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, o non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto, a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, 10 settembre 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Segretario Generale
A. DUCHOQUÉ.

Capitolato di appalto per la fornitura delle tele alle Manifatture dei tabacchi in Roma.

Art. 1. L'appaltatore dovrà effettuare a tutte sue spese rischio e pericolo, nei magazzini di Roma le consegne della tela di cui è rimasto deliberatario, rimanendo responsabile di ogni danno e spesa per qualsiasi contravvenzione commessa da lui o dai suoi agenti.

Art. 2. Le tele da fornirsi devono essere perfettamente conformi al campione previamente stabilito, quale campione s'intende rappresenti il tessuto e non già l'altezza.

Le tele dovranno avere un particolare contrassegno costituito da un rigaggio di tre linee color *bleu* di quattro fili cadauna nel mezzo dell'altezza ed alla distanza di un centimetro l'una d'altra.

Art. 3. Le consegne dovranno farsi presso la Manifattura di Roma in cinque epoche:

La 1ª in febb.	1882 per 20,000	m. da cent. 77 e	20,000 } m. da cent. 65
2ª in aprile	1882 per 20,000	id.	20,000
3ª in giugno	1882 per 20,000	id.	20,000
4ª in settem.	1882 per 20,000	id.	15,000
5ª in novem.	1882 per 20,000	id.	15,000

Art. 4. Le provviste all'atto delle consegne dovranno essere sottoposte ad esame in confronto al tipo prestabilito, e qualora non fossero corrispondenti alle condizioni sopra fissate, saranno rifiutate, e l'appaltatore dovrà riesportale a tutte sue spese e surrogarle nel termine di giorni dieci con altre che non presentino eccezioni.

Art. 5. Oltre alle singole quantità indicate nell'avviso di licitazione l'appaltatore è tenuto di fornire ai prezzi di

appalto tutte quelle altre maggiori che giusta le esigenze del servizio potessero essergli richieste dall'Amministrazione fino alla concorrenza del 20 per cento di ogni singola specie.

Art. 6. L'inadempimento di alcuna delle suesposte condizioni, ed il ritardo di consegna oltre il limite di giorni 10 da quello fissato per le singole consegne dall'articolo 3 darà facoltà all'Amministrazione di scspendere il pagamento delle consegne già eseguite e di provvedersi altrove ed in quel modo che riterrà opportuno a tutto rischio, pericolo e spese dell'appaltatore, il quale dovrà rimborsare l'Amministrazione della maggiore spesa eventualmente sostenuta dietro semplice avviso e conto amministrativo, con espressa rinuncia al protesto e ad ogni formalità giudiziaria, sia per costituirlo in mora, che per la rifusione del più pagato.

Qualora in uno degli acquisti che l'Amministrazione fosse costretta di fare per conto dell'appaltatore si potessero ottenere prezzi minori di quelli dell'appalto, l'appaltatore non avrà diritto di ripeterne la differenza.

In caso di rifiuto al pagamento della maggiore spesa, l'Amministrazione preleverà la somma relativa prima sul prezzo delle effettuate forniture delle quali fosse pendente il pagamento, e per insufficienza di queste sulla cauzione depositata a guarentigia del contratto, diminuendola se in denaro, e provvedendo alla parziale alienazione, se trattasi di valori, diffidando in pari tempo l'appaltatore a completarla nel termine di quindici giorni, il che egli non eseguendo, sarà completata la cauzione sopra l'importare di posteriori forniture, e salva ogni ulteriore azione a termini di legge.

Art. 7. L'Amministrazione avrà ancora la facoltà di rescindere il contratto incamerando a proprio favore la cauzione prestata, e salvo ogni maggiore diritto come per legge, quando l'inadempimento di qualsivoglia delle suespresse condizioni, od il ritardo delle conseguenze avessero a ripetersi.

Art. 8. L'appaltatore dovrà, per tutto quanto si riferisce alla esecuzione del contratto, eleggere il proprio domicilio legale in Roma, sottoponendosi perciò alla piena giurisdizione dei Tribunali di detta città, ed eseguire personalmente la consegna delle tele alla Manifattura di Roma, o destinarvi un legale rappresentante che agisca sotto ogni rapporto in suo nome e per suo conto.

Art. 9. Gli obblighi assunti dall'appaltatore ed i conconseguenti diritti passano ai suoi eredi.

Art. 10. È inibita qualsiasi cessione della fornitura e del prezzo della fornitura stessa.

Art. 11. Il pagamento delle forniture accettate dalla Manifattura verrà eseguito a mezzo della Manifattura stessa dietro presentazione di regolari fatture debitamente documentate.

Art. 12. Il deposito prestato per adire alla licitazione diventerà proprietà della Regìa se entro 10 giorni dalla notificata accettazione della offerta il deliberatario non si sarà prestato a stipulare il regolare contratto, completando il deposito cauzionale, e la Regìa rimarrà prosciolta da ogni vincolo verso lo aggiudicatario.

Art. 13. Non saranno ammesse alla concorrenza le persone che non potranno dimostrare di essere in grado di adempiere senza eccezioni agli impegni della fornitura di cui trattasi.

Art. 14. A garanzia del contratto dovrà l'appaltatore depositare una cauzione in ragione del 10 per cento sullo ammontare del prezzo di deliberamento, mediante deposito in contanti o in titoli di rendita iscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Art. 15. Le spese del contratto da stipularsi per atto notarile, quelle relative di bollo e registro, compresa una copia legale per uso dell'Ammistrazione, saranno a carico dell'appaltatore.

Roma, addì 10 settembre 1881.

Il Segretario Generale: DUCHOQUÈ.

MODELLO DI SOTTOMISSIONE.

Sottomissione *contenente l'offerta per la fornitura alla Manifattura di Roma di* 100,000 *metri di tela alta centimetri* 77 *e di* 90,000 *metri di tela alta centimetri* 65.

Il sottoscritto negoziante domiciliato a avendo piena cognizione di tutto quanto trovasi espresso nel capitolato d'appalto stabilito dalla *Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi* in data 10 settembre 1881, non che nella lettera circolare d'avviso del giorno stesso, contenente alcune norme regolatrici della presente offerta di fornitura di tela, quali capitolato e lettera circolare, muniti di marca da bollo (o trascritti in carta da bollo), si uniscono, debitamente firmati, alla presente, dichiara di obbligarsi senza riserva alcuna, ed ai patti e condizioni inseriti nei due prenominati documenti, ad assumere la fornitura della quantità di tela descritta nella lettera d'invito conforme al campione stabilito, e da consegnarsi alla Manifattura di Roma nei termini stabiliti dal suddetto capitolato d'appalto, e pei prezzi di lire al metro per l'altezza da cent. 77, e di lire al metro per l'altezza da cent. 65, e così per la complessiva somma di lire

Per garanzia della presente offerta dichiara di avere eseguito il prescritto deposito, non inferiore al 5 per cento della predetta somma, nella Cassa della

Dichiara ancora che, qualora la presente offerta venisse accettata, si obbliga di presentare il deposito prescritto dall'art. 14 del capitolato entro il termine di giorni dieci dalla notificazione dell'accettazione per parte della Regìa, e di prestarsi entro il detto termine alla stipulazione di formale contratto, ed in difetto di esecuzione di detti suoi obblighi, dichiara che la cauzione prestata a garanzia della presente offerta resterà indeclinabilmente ed inappellabilmente di piena proprietà della Regìa a titolo di risarcimento di danno, la quale rimarrà prosciolta da ogni vincolo verso lui offerente, e riacquisterà perciò la piena sua libertà di agire, quando altrimenti non prescelga di procedere a nuovo appalto, a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Dichiara per gli effetti tutti della presente offerta ed esecuzione di contratto di far elezione del proprio domicilio in Roma, presso

Via n° piano

Addì

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l'accollo di Case Cantoniere nella 1.ª e 3.ª Sezione

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione di N. 60 Case Cantoniere nella 1ª e 3ª Sezione della sua Rete, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

L'accollo è diviso nei Lotti descritti nel seguente Prospetto:

Sezione	LINEA	Numero del Lotto	Quantità delle Case Cantoniere	Posizione chilometrica	Annotazioni
PRIMA	LIVORNO-CHIARONNE	1°	4	132 336 141 435 146 638 148 263	Con forno e pozzo.
		2°	4	151 316 161 430 167 413 170 833	Con forno e pozzo.
		3°	4	175 028 178 980 199 098 200 850	Con forno e pozzo.
		4°	4	206 394 214 167 225 666 230 544	Con forno e pozzo.
		5°	4	235 024 240 564 251 748 255 291	Con forno e pozzo.
		6°	4	263 835 267 195 276 539 289 637	Con forno e pozzo.
		7°	4	292 138 301 861 309 000 314 563	Con forno e pozzo.
	CECINA-SALINE	8°	4	289 700 299 490 303 020 306 407	Con forno e pozzo.
TERZA	ROMA-CHIARONE	1°	1	9 670	Con forno e pozzo.
		2°	2	23 260 28 400	Con forno e pozzo.
		3°	4	30 098 36 600 37 980 45 180	Con forno e pozzo.
		4°	3	61 000 64 000 69 600	Con forno e pozzo.
		5°	4	76 400 79 411 81 740 90 580	Con forno e pozzo.
		6°	3	93 730 102 760 106 122	Con forno e pozzo.
		7°	3	111 719 116 620 119 800	Con forno e pozzo.
	ROMA-CEPRANO	1°	1	10 252	Con forno e pozzo.
		2°	2	33 880 35 626	Con forno e pozzo.
		3°	1	57 824	Con forno e pozzo.
		4°	1	74 200	Con forno e pozzo.
		5°	1	117 911	Con forno e pozzo.
	CIAMPINO-FRASCATI	6°	2	16 744 19 849	Con forno e pozzo.

I disegni e Capitolato d'appalto per le Case Cantoniere da costruirsi nella 1ª Sezione sono visibili nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 1ª Sezione, posta al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

I disegni e Capitolato d'appalto per le Case Cantoniere da costruirsi nella 3ª Sezione, sono visibili nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 3ª Sezione, situato al piano superiore della Stazione di Roma e presso l'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione Centrale).

Ogni concorrente contemporaneamente alla sua offerta in carta da bollo da L. 1.20, nella quale saranno richiamati gli estremi di registrazione dei documenti d'accollo suaccennati, dovrà depositare nella Cassa della Società o presso il Gestore di Cassa in Roma, una cauzione di L. 500 per ogni Casa Cantoniera compresa nel lotto al quale intende concorrere, ovvero l'equivalente in cedole al Portatore di Rendita Italiana al corso del giorno in cui si effettuerà il deposito.

Per ogni lotto dovranno farsi separate offerte, per cui quelle cumulative, presentate per più di un lotto, o per tutti i lotti riuniti, saranno ritenute come nulle.

Dette offerte dovranno essere inviate alla Direzione generale in busta suggellata sulla quale dovrà scriversi:

Offerta per l'accollo del . . . Lotto di Case Cantoniere della Linea . . . .

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio civile, o di un Ingegnere Capo di una Società Ferroviaria, in data non più lontana di sei mesi da quella del presente Avviso, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie. Saranno però esonerati dalla presentazione di tale certificato quelli accollatari che hanno in accollo dei lavori in corso sulle linee di quest'Amministrazione.

Il concorso per tale appalto sarà chiuso alle ore 12 meridiane del giorno 22 corrente.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 3 Ottobre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XXIII.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1881. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1882, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.

Dal 1° gennaio 1882 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
99	491	495	4788	23936	23940	9253	46261	46265	65081	65085	87341	87345	113241	113245
282	1406	1410	4869	24341	24345	9260	46296	46300	65346	65350	87751	87755	114006	114010
409	2041	2045	4964	24816	24820	9295	46471	46475	65361	65365	88221	88225	114301	114305
469	2341	2345	5011	25051	25055	9310	46546	46550	65446	65450	89156	89160	115291	115295
538	2686	2690	5050	25246	25250	9359	46791	46795	65516	65520	90811	90815	115951	115955
696	3476	3480	5097	25481	25485	9360	46796	46800	65856	65860	90931	90935	116061	116065
808	4036	4040	5474	27366	27370	9449	47241	47245	66796	66800	91131	91135	116651	116655
948	4736	4740	5478	27386	27390	9451	47251	47255	67266	67270	91291	91295	118741	118745
959	4791	4795	5591	27951	27955	9543	47711	47715	67381	67385	91456	91460	118811	118815
1084	5416	5420	5606	28026	28030	9664	48316	48320	67721	67725	91586	91590	121046	121050
1289	6441	6445	5672	28356	28360	9665	48321	48325	68141	68145	91996	92000	121276	121280
1320	6596	6600	5937	29681	29685	9736	48676	48680	68451	68455	92071	92075	121496	121500
1400	6996	7000	6002	30006	30010	9737	48681	48685	68536	68540	97446	92450	121916	121920
1457	7281	7285	6003	30011	30015	9756	48776	48780	68976	68980	93486	93490	122276	122280
1519	7591	7595	6072	30356	30360	9923	49611	49615	69191	69195	93651	93655	123481	123485
1783	8911	8915	6173	30861	30865	9952	49756	49760	69366	69370	94191	94195	123591	123595
1784	8916	8920	6200	30996	31000	10021	50101	50105	69411	69415	94431	94435	124441	124445
1788	8936	8940	6208	31036	31040	10092	50456	50460	69476	69480	94456	94460	124721	124725
1844	9216	9220	6242	31206	31210	10135	50671	50675	69886	69890	95701	95705	124796	124800
1946	9726	9730	6332	31656	31660	10239	51191	51195	70336	70340	95771	95775	125241	125245
2012	10056	10060	6476	32376	32380	10290	51446	51450	70646	70650	95781	95785	125756	125760
2061	10301	10305	6507	32531	32535	10370	51846	51850	70966	70970	96106	96110	126396	126400
2101	10501	10505	6514	32566	32570	10623	53111	53115	71016	71020	96796	96800	126856	126860
2104	10516	10520	6666	33326	33330	10629	53141	53145	71786	71790	96831	96835	126951	126955
2213	11061	11065	6670	33346	33350	10685	53421	53425	74576	74580	97681	97685	128096	128100
2237	11181	11185	6786	33926	33930	10775	53871	53875	75176	75180	99151	99155	128506	128510
2332	11656	11660	6824	34116	34120	10866	54326	54330	75411	75415	99161	99165	129006	129010
2334	11666	11670	6892	34456	34460	10880	54396	54400	75441	75445	99656	99660	129246	129250
2477	12381	12385	6924	34616	34620	10883	54411	54415	75521	75525	99865	99865	129296	129300
2490	12446	12450	6933	34661	34665	11228	56136	56140	75526	75530	99875	99875	129836	129840
2501	12501	12505	7016	35076	35080	11243	56211	56215	75756	75760	100241	100245	129991	129995
2535	12671	12675	7095	35471	35475	11290	56446	56450	75831	75835	102301	102305	130026	130030
2567	12831	12835	7255	36271	36275	11319	56591	56595	75981	75895	103101	103105	130311	130315
2589	12941	12945	7331	36651	36655	11356	56776	56780	77431	77435	103116	103120	130456	130460
2806	14026	14030	7365	36821	36825	11455	57271	57275	77616	77620	105126	105130		
2861	14301	14305	7394	36966	36970	11498	57486	57490	77991	77995	105981	105985		
2872	14356	14360	7459	37291	37295	11518	57586	57590	78301	78305	106376	106380		
2919	14591	14595	7508	37536	37540	11603	58011	58015	78876	78880	106881	106885		
3009	15041	15045	7583	37911	37915	11658	58286	58290	78966	78970	107426	107430		
3061	15301	15305	7592	37956	37960	11706	58526	58530	79326	79330	108356	108360		
3124	15616	15620	7636	38176	38180	11710	58546	58550	81851	81855	108376	108380		
3157	15781	15785	7915	39571	39575	11754	58766	58770	81996	82000	109421	109425		
3486	17426	17430	7922	39606	39610	12116	60576	60580	82491	82495	109466	109470		
3542	17706	17710	8038	40186	40190	12142	60706	60710	82836	82840	109471	109475		
3915	19571	19575	8099	40491	40495	12143	60711	60715	82866	82870	109481	109485		
3923	19611	19615	8153	40761	40765	12152	60756	60760	32906	82910	109491	109495		
3999	19991	19995	8229	41141	41145	12245	61221	61225	83611	83615	109946	100950		
4050	20246	20250	8251	41251	41255	12266	61326	61330	84046	84050	110681	110685		
4115	20571	20575	8257	41281	41585	12279	61391	61395	84441	84445	110891	110895		
4154	20766	20770	8477	42381	42385	12531	62651	62655	84656	84660	111281	111285		
4193	20961	20965	8693	43461	43465	12557	62781	62785	85106	85110	111691	111695		
4258	21286	21290	8723	43611	43615	12612	63056	63060	85401	85405	111781	111785		
4305	21521	21525	8987	44931	44935	12647	63231	63235	85651	85655	111956	111660		
4498	22486	22490	9029	45141	45145	12818	64086	64090	85881	85885	112371	115375		
4605	23021	23025	9223	46111	46115	12957	64781	64785	86711	86715	112821	112825		

Firenze, il 1° ottobre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 19 Ottobre 1881. N.° 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

DELLE FERROVIE ITALIANE

VI.

La Commissione d'inchiesta dedicò uno speciale capitolo della sua Relazione allo studio dell'esercizio governativo fatto in Italia, e principalmente di quello delle Ferrovie piemontesi, e dell'attuale provvisorio delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Circa l'esercizio delle Ferrovie Sarde o piemontesi, si ebbero dovunque e da tutti parole di lode, e pel modo col quale il servizio era condotto, e pei risultati finanziarii che si conseguirono. Però furono tutti concordi nel ritenere che a quel buon risultato, oltrecchè il valore speciale di alcune elette individualità, abbia contribuito potentemente la piena fiducia che queste avevano saputo inspirare nel Governo e nel paese: fiducia che faceva loro lecito di trascurare, e spesse volte di porre addirittura in disparte, quei preventivi sindacati tecnici ed amministrativi, che sono necessariamente d'inciampo e di danno in un'amministrazione, la cui nota caratteristica dev'essere la speditezza nel deliberare e nell'eseguire.

Circa l'esercizio provvisorio dell'Alta Italia, lo studio è fatto in massima parte sulle conseguenze derivanti dall'applicazione della legge 8 luglio 1878 e dal regolamento 9 marzo 1879.

Non ispetta a noi dare un giudizio su tali disposizioni legislative; quindi ci limitiamo a riportare le seguenti parole della Relazione:

« La breve esperienza dell'esercizio del Governo, fatta « dal luglio 1878 a tutt'oggi sulla rete ferroviaria del- « l'Alta Italia, non poteva avere, e non ebbe, molta in- « fluenza sulle deliberazioni della Commissione; la quale « riconobbe che al risultato non molto soddisfacente di « esso, contribuirono alcune cause che si sarebbero po- « tute evitare. È però vero nel tempo stesso che le dif- « ficoltà e gl'inconvenienti commerciali, industriali, tec- « nici, finanziarii e politici dell'esercizio ferroviario go- « vernativo ebbero modo, anche in così breve tempo, di « rendersi chiaramente palesi ». —

Intorno alla preferenza da darsi all'esercizio privato od a quello governativo, ed alle ragioni che si adducono in favore di ciascun sistema, non faremo ora alcuna considerazione. Soltanto citeremo alcuni brani della Relazione, principalmente quelli che riguardano le ragioni politiche e di personale, perchè contengono gravi affermazioni, e perchè in essi lo scrittore, abbandonando la forma tranquilla ed imparziale tenuta in tutto il resto del lavoro, ha forse ecceduto nell'affermare fatti e nell'esprimere giudizii intorno al Corpo degl'impiegati governativi, nel quale, se pure, come in tutte le classi sociali, vi sono taluni o inetti od inutili, abbondano però coloro che, con poca ricompensa, servono il loro paese, spiegando intelligenza ed attività al pari di qualsiasi altro cittadino.

La Relazione dice: coll'esercizio governativo, il personale verrebbe scelto e promosso colle solite norme dell'Amministrazione pubblica; vi sarebbe l'abuso degli esami; si baderebbe più all'anzianità, che al merito ed alle attitudini speciali. Il personale, risentendo l'influenza degli ordinamenti, acquisterebbe quel fare lento, conservatore, minuzioso, della burocrazia, tanto contrario allo spirito che si richiede per esercitare bene le strade ferrate. E questo vale soprattutto per il personale superiore, nel quale si richiede in sommo grado l'energia industriale, l'intraprendenza, lo studio dei miglioramenti, l'intelligenza commerciale: qualità indispensabili per curare prov-

vidamente le spese molteplici, promuovere il traffico, migliorare i servizii.

Lungi dall'avere il colpo d'occhio e la risolutezza del commerciante, gli amministratori governativi sarebbero ligi alle parole del regolamento, e, pur di osservarlo con scrupolo, perderebbero favorevoli contrattazioni.

La burocrazia cura molto più la forma che la sostanza delle cose.

L'esercizio governativo trae con sè un'altra serie di conseguenze, dipendenti dal fatto, che chi esercita è lo Stato, istituzione essenzialmente politica, i cui fini diretti, ordini ed attitudini, o sono d'impaccio, o sono apertamente inconciliabili coll'esercizio ferroviario.

Quando lo Stato imprende quello che i cittadini sanno o possono fare, restringe il campo dell'azione individuale, cagiona un danno sociale e politico, diminuisce in fatto la libertà.

All'individuo indipendente e intraprendente sostituisce un impiegato governativo, il cui primo dovere è la obbedienza e l'esecuzione degli ordini del Ministero. E, mentre da un lato scema il numero dei cittadini, di cui ha principalmente bisogno un Governo libero, che a molte cognizioni pratiche uniscano una piena indipendenza di carattere e di posizione, dall'altro sopraccarica lo Stato di un nuovo, difficile e non omogeneo lavoro.

Tutte queste influenze potrebbero produrre gravi effetti. Il terreno è troppo preparato, l'accentramento, le condizioni politiche ed economiche nostre, il continuo eludere, le raccomandazioni fatte spesso senza conoscere, senza darsi pensiero della responsabilità, che tendono a diventare un mezzo di benemerenza e di corruzione elettorale, con detrimento della verità politica non solo, ma anche dell'amministrazione pubblica, alla quale forniscono impiegati non sempre idonei, talvolta privilegiati o insubordinati, pronti sempre ad invocare i patroni per essere promossi, gratificati, non traslocati, non puniti, ecc.

Talvolta l'Amministrazione invaderà la politica, tal'altra sarà la politica che invaderà l'Amministrazione, peggiorandosi entrambe a vicenda.

In mezzo ad un Parlamento come il nostro, dove non fervono più le grandi lotte, dove gl'interessi, non sempre generali, prendono il predominio sulla vera politica, sarebbe gravissimo errore il gettare una nuova e sì grande quantità d'interessi.

La Commissione, com'è a tutti noto, votò ad unanimità che l'esercizio delle ferrovie italiane venga affidato all'industria privata.

In un prossimo articolo termineremo questo studio sulla Relazione della Commissione, esponendo sommariamente le proposte della medesima, salvo a riparlarne quando la questione sarà portata dinnanzi al Parlamento.

(*Continua*)

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Agosto 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di agosto, confrontati con quelli dell'agosto 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di agosto 1881 ascese a L. 16,888,241, composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,621,434
Bagagli	»	266,343
Merci a grande velocità	»	1,366,166
Id. a piccola velocità	»	7,565,768
Prodotti diversi	»	68,530
Totale	L.	16,888,241

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	9,734,887	L.	9,188,430
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	1,711,969	»	1,614,116
» Romane	»	2,664,566	»	2,610,488
» Meridionali	»	2,248,257	»	2,231,508
» Venete	»	100,757	»	95,985
» Sarde	»	125,726	»	115,354
Ferrovia Sicula Occidentale	»	108,130	»	50,117
» Diverse	»	193,949	»	173,291
Totale	L.	16,888,241	L.	16,079,289

Si ebbe dunque nell'agosto 1881 un aumento complessivo di L. 808,952 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, ma specialmente: le Ferrovie dello Stato con L. 546,457, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 97,853, le Romane con L. 54,078, le *Meridionali* con L. 16,749, e le Sarde con L. 10,372; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 58,013 per la Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto agosto 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, furono i seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	67,569,498	L.	63,013,981
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	11,322,559	»	10,702,718
» Romane	»	21,289,355	»	19,535,388
» Meridionali	»	15,841,465	»	14,690,203
» Venete	»	607,704	»	680,780
» Sarde	»	937,578	»	737,982
Ferrovia Sicula Occidentale	»	605,632	»	111,963
» Diverse	»	1,101,299	»	1,001,820
Totale	L.	119,275,090	L.	110,474,835

Si ebbe dunque nel detto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 3,800,255 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che presentano una diminuzione di L. 73,076. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 4,555,517, sulle Romane con L. 1,753,967, sulle Meridionali con lire 1,151,262, sulle Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 619,841, sulle Sarde con L. 199,596; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 493,669 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nell'agosto 1880 era di chil. 8,667, nell'agosto 1881 era di chil. 8,919, come già nel mese prece-

(*) V. *Monitore*, N. 41 a. c.

dente, non essendosi nell'agosto aggiunto alcun nuovo tronco — La lunghezza media poi, ch'era di chil. 8,420 nell'agosto 1880, ascendeva invece a chil. 8,785 nell'agosto 1881. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'agosto 1881, confrontato con quello del 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato	L. 2,480	L. 2,421
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 1,830	» 1,726
» Romane	» 1,584	» 1,552
» Meridionali	» 1,550	» 1,538
» Venete	» 735	» 700
» Sarde	» 323	» 345
Ferrovia Sicula Occidentale . . .	» 575	» 414
» Diverse	» 1,385	» 1,237
Media complessiva	L. 1,909	L. 1,871

Si ebbe dunque nell'agosto 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 38 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Sarde, che diminuirono di L. 22. L'aumento principale si ebbe sulle Ferrovie di Società esercìte dallo Stato con L. 104, sulle Ferrovie dello Stato con L. 59, sulle Venete con L. 35, sulle Romane con L. 32, e sulle Meridionali con L. 12; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 161 sulla Sicula-Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto agosto 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato	L. 17,294	L. 16,639
» di diverse Società esercìte dallo Stato	» 12,109	» 11,446
» Romane	» 12,657	» 11,614
» Meridionali	» 10,925	» 10,131
» Venete.	» 4,435	» 4,969
» Sarde	» 2,460	» 2,871
Ferrovia Sicula Occidentale . . .	» 3,958	» 3,293
» Diverse	» 7,866	» 7,259
Media complessiva	L. 13,577	L. 13,120

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 457, in confronto del 1880. — Furono in aumento principalmente: le Ferrovie Romane con L. 1,043, le Meridionali con L. 794, le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato con L. 663, e le Ferrovie dello Stato con L. 655; non tenendosi conto dell'aumento di L. 665 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo. — Diminuirono invece le Venete con L. 535, e le Sarde con L. 411. —

I prodotti della navigazione sul lago di Garda, come si è già notato, non figurano più nel prospetto mensile dei prodotti ferroviarii.

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 9 ottobre.

Anche il sistema dei signori Krizik e Piette, più conosciuto col nome di lampada *Pilsen*, appartiene alla categoria dei regolatori differenziali. Il porta-carbone superiore consiste in un tubo di rame verticale, il quale regola la posizione del carbone inferiore coll'intermediario d'una connessione di corde e puleggie. Questo tubo passa internamente a due solenoidi, l'uno composto di filo grosso sul passaggio della corrente principale, l'altro di filo finissimo percorso da una corrente derivata. Connesso al tubo, havvi un nocciolo di ferro dolce, formato da due coni allungati, riuniti alla loro base. Se l'arco voltaico ha la lunghezza normale, la posizione del tubo è tale, che la parte del cono, che si trova nell'interno del solenoide superiore a filo grosso, corrisponde esattamente a quella del cono inferiore nel rispettivo solenoide; ma quando l'azione di quest'ultimo aumenta in seguito ad una lunghezza maggiore dell'arco, i coni sono attirati dal solenoide inferiore a filo finissimo, il tubo discende, ed i carboni s'avvicinano. Il contrario succede, se l'arco diviene troppo corto. A seconda poi che si verifica l'ascesa o la discesa dei coni, la massa di ferro interna ai due solenoidi aumenta nell'uno, mentre diminuisce, in eguale rapporto, nell'altro; l'azione magnetica tra il nocciolo ed i due solenoidi varia in senso inverso, e si evitano così le azioni accumulate ed irregolari.

Sei lampade Pilsen sono applicate all'illuminazione dello scalone d'entrata; altre quattro sono stabilite da pochi giorni nella sala n. 20; ed infine una serie di sei lampade illumina il padiglione austriaco nella grande sala del piano terreno. La luce emessa è in complesso buonissima, e d'altronde la semplicità del regolatore coopererà, senza dubbio, ad assicurare il successo del sistema.

Nei regolatori a *derivazione*, lo scartamento dei carboni è indipendente dalle variazioni d'intensità delle correnti, ma dipende solamente dalla differenza potenziale che esiste alle estremità della lampada: il movimento dei carboni è prodotto da un'elettro-calamita, avvolta con filo finissimo derivato dal conduttore principale. Questa classe di regolatori, rappresentata all'Esposizione dai sistemi Crompton, Gramme, Gerard e Lontin, presenta il vantaggio di poter funzionare con correnti d'intensità variabile.

Quattro potenti lampade *Crompton*, stabilite ad una grande altezza del padiglione inglese, ci danno un'idea della disposizione adottata per l'illuminazione della Stazione di King's Cross a Londra.

La grande superficie e l'elevazione della copertura nella maggior parte delle Stazioni ferroviarie si prestano in special modo all'applicazione di potenti focolari di luce elettrica. La superficie coperta della Stazione di King's Cross si compone di due travate, della lunghezza di 32 metri ciascuna, e della lunghezza comune di m. 265. La superficie totale, compresavi una galleria per le vetture di m. 12 di larghezza, è di circa 20,000 metri quadrati.

Dodici lampade Crompton, della potenza di 400 carcel ciascuna, servono all'illuminazione interna della Stazione, mentre due altre più potenti (600 carcel) sono installate sulla facciata. Tutte queste lampade sono alimentate dalle correnti fornite da cinque macchine dinamo-elettriche Bürgin, mosse da un motore di 30 cavalli effettivi. Ogni macchina Bürgin alimenta una serie composta di tre a quattro lampade, disposte in modo che due successive non appartengono allo stesso circuito; per cui, in caso d'avarìa ad una delle macchine dinamo-elettriche, l'illuminazione d'un riparto si riduce a metà. Per assicurare poi il buon funzionamento delle lampade appartenenti allo stesso circuito, ognuna d'esse è munita d'un regolatore automatico, che interrompe il circuito nella lampada avariata, e lo stabilisce direttamente tra le due contigue, sostituendovi una resistenza equivalente. Nel caso si volesse alimentare una

nuova lampada nello stesso circuito, si può isolare affatto quella inservibile, senza sostituirvi la resistenza corrispondente.

Ogni lampada si compone di due coppie di carboni Carré, della durata di circa otto ore. La lunghezza dell'arco voltaico è regolata da un respintore elettro-magnetico, costituito da una derivazione molto resistente per rispetto all'energia della corrente che forma l'arco voltaico. Allorquando la distanza dei carboni è troppo grande, una corrente più intensa passa nel filo derivato, il respintore solleva il freno, e permette al carbone superiore di discendere. Una volta che la lunghezza dell'arco è ristabilita, la debolissima corrente che passa nella derivazione agisce sul freno, il quale impedisce allora ogni ulteriore movimento di discesa del carbone superiore. In pratica, questi spostamenti sono appena sensibili, e non influiscono sensibilmente sull'intensità della luce emessa.

L'illuminazione interna della Stazione di King's Cross sostituisce 20 lampade *Argan di Sugg*, dell'intensità di 10 carcel ciascuna, primitivamente stabilite dal lato della partenza; e 60 lampade ordinarie, del potere illuminante di 1,5 carcel, stabilite dal lato dell'arrivo. In base al contratto stipulato tra la Compagnia del « Great Northern Railway » da una parte ed il sig. Crompton dall'altra, il costo dell'illuminazione elettrica non è superiore a quello del gas illuminante, benchè la luce fornita col sistema Crompton riesca superiore a quella del gas. Le spese d'esercizio, compresa la forza motrice, i carboni, le riparazioni ed il servizio, sono di 40 centesimi per ora e per ogni lampada. A questa spesa bisogna però aggiungere quella che importa l'interesse ed ammortamento del capitale d'impianto.

La Società Gramme di Parigi e la Società Spagnuola di elettricità stabilirono ciascuna quattro regolatori *Gramme* nelle sale superiori n. 12 e 17. Queste lampade, che presentano qualche analogia coi sistemi Crompton e Serrin, forniscono una illuminazione abbastanza soddisfacente; ma hanno il difetto di produrre, ad ogni movimento del regolatore, un certo rumore di *tac tac*, alquanto noioso per l'illuminazione di una sala. Tale inconveniente scompare affatto, quando si tratta di illuminare uno Stabilimento industriale, com'è appunto la destinazione prefissa dall'inventore.

Il meccanismo di queste lampade, stabilito nella parte superiore e chiuso da un inviluppo metallico, consta di due parti ben distinte: l'una stabilisce l'arco voltaico al momento dell'accensione; l'altra serve al movimento progressivo dei carboni.

La corrente principale passa dapprima in un'asta centrale dentata, che porta alla base il carbone superiore, percorre in seguito il carbone inferiore, risale lungo due montanti, e traversa un'elettro-calamita a filo grosso. L'armatura corrispondente, collegata ai due montanti, che si trovava distaccata dall'elettro-calamita per l'azione di due molle, viene allora attirata, i montanti s'abbassano, ed allontanano il carbone inferiore da quello superiore: l'arco voltaico è così stabilito.

Una seconda elettro-calamita di grande resistenza è posta in comunicazione con un filo derivato. Allorquando la lunghezza dell'arco è troppo grande, la corrente percorre le derivazione: la potenza dell'elettro-calamita è allora sufficiente per vincere la forza della molla, che mantiene l'armatura rispettiva a distanza, e rende libero il movimento d'orologeria prodotto dalla pesante asta dentata centrale.

Una volta che la corrente riprende il suo corso normale a traverso i carboni, la potenza dell'elettro-calamita scema gradatamente; l'armatura è di nuovo allontanata dalla molla corrispondente, ed il movimento d'orologeria viene momentaneamente sospeso Questi movimenti successivi dell'asta centrale sono in pratica infinitesimali, e si succedono a breve intervallo; cosicchè si può dire che lo scartamento dei carboni resta costante, e quindi la luce emessa è regolarissima.

Alla stessa classe di regolatori a derivazione appartiene il sistema *Gerard*, applicato all'illuminazione della sala n. 16. Cinque lampade, alimentate da una macchina dinamo-elettrica Siemens a correnti alternate, forniscono una luce forse un po' viva, ma regolare. Questo sistema costituisce, nel suo complesso, una buonissima illuminazione industriale, specialmente se si considera la semplicità del regolatore, il quale non richiede nè un movimento d'orologeria, nè alcun meccanismo per la discesa del carbone superiore.

Il regolatore consta d'un'elettro-calamita a filo finissimo percorso da una corrente derivata, ed il cui nocciolo è cavo pel libero passaggio del carbone superiore. Un freno articolato, teso più o meno da una molla che si regola a volontà, collegato alla parte superiore con un'armatura, trattiene il carbone superiore; ma quando l'armatura è attirata dall'elettro-calamita, il freno non agisce più sul carbone, che può quindi discendere.

Il carbone inferiore, sostenuto da un quadro verticale mobile, munito alla parte superiore d'un'armatura stabilita dirimpetto al polo inferiore dell'elettro-calamita, è equilibrato da due molle a spirale, tese pure a volontà col mezzo d'una vite

Se al momento dell'accensione lo scartamento dei carboni è troppo grande, la corrente non può passare che nel filo sottile, l'elettro-calamita attira le due armature corrispondenti ad ogni polo. L'armatura superiore agisce sul freno, permette la discesa d'uno dei carboni: l'inferiore solleva il quadro, e per conseguenza avvicina il carbone inferiore. Allorquando l'arco voltaico è ristabilito, l'elettro-calamita s'indebolisce, l'armatura inferiore, staccandosi, fa discendere il carbone inferiore, e produce lo scartamento normale dei carboni. D'altra parte, l'armatura superiore resa libera, il freno reagisce sull'asta del porta-carbone superiore, ed arresta momentaneamente il corrispondente moto di discesa del carbone superiore; cosicchè, se la molla è ben regolata, si stabilisce la lunghezza prefissa dell'arco voltaico Mano mano che il consumo dei carboni ne aumenta il loro scartamento, si effettua un movimento progressivo di discesa del carbone superiore, dipendente dalle azioni dell'elettro-calamita sul freno corrispondente.

Come nel sistema Brush, anche le lampade Gerard sono munite d'un apparato completamente indipendente dal sistema, e facilmente applicabile ad ogni lampada, che assicura l'indipendenza dei diversi focolari stabiliti nello stesso circuito.

Il movimento dei carboni coi regolatori *a scartamento fisso* si effettua ad ogni intervallo di tempo prestabilito, senza tener conto del consumo di questi: solo il sistema *Brockie* è rappresentato all'Esposizione.

In complesso, i diversi sistemi che regolano l'arco voltaico hanno subìto, in questi ultimi anni, numerosi ed importanti perfezionamenti, che li rendono in gran parte applicabili *economicamente* all'illuminazione delle grandi sale industriali. Quanto all'applicazione di tali apparati all'illuminazione delle vie pubbliche, dubitiamo che possano funzionare con una certa regolarità, di fronte alle intemperie proprie ad ogni paese. L'esperienza dei sistemi Siemens e Brush a Londra ci dirà se i nostri dubbii sono fondati.

Ing. N. Stefanini.

Avvertenza. — Nella precedente corrispondenza stampata nel nostro n. 40, alla pag. 646, 2ª colonna, 6° capoverso, l'ultimo periodo va così corretto:

« Se l'arco voltaico ha la lunghezza normale, la debole corrente, che passa nel filo derivato, non è sufficiente a stabilire il contatto dell'elettro-calamita colla rispettiva armatura; ma quando, pel consumo dei carboni, non si può raggiungere lo scartamento regolare dei medesimi, l'intensità della corrente, aumentando nella derivazione, effettua il contatto dell'elettro-calamita colla rispettiva armatura; e la corrente passa allora nel filo grosso da un'estremità all'altra della lampada, senza farla funzionare ».

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

A favore degli agenti chiamati a prestar servizio nella milizia territoriale, il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha stabilito la corrisponsione, durante l'assenza dal servizio ferroviario, dell'intero stipendio.

Da tale disposizione sono però eccettuati gli agenti rivestiti del grado di ufficiale, ai quali, secondo le norme approvate dal Ministero della guerra, verrà corrisposta la metà dello stipendio agli ammogliati, od aventi famiglia a carico, ed il quarto di stipendio agli agenti celibi o senza carico di famiglia.

Ci consta che a Pistoia verrà costruita una rimessa per quattro locomotive, ed a San Benigno un casello pel ricovero del basso personale durante le intemperie.

La Stazione di Levanto venne facoltizzata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per Genova e Sarzana.

Sappiamo che fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e quella delle Società riunite di navigazione sul Lago di Como venne fatta una Convenzione per l'impianto di una comunicazione telegrafica fra la Stazione ferroviaria e quella lacuale in Lecco.

Diamo il solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 10 al 15 corrente.

Furono approvati:

Un progetto d'appalto per la costruzione del tronco Fornola-Ghiaretto, della ferrovia Parma-Spezia;

Un progetto di variante da Misilmeri per Villafrati a Ficuzza, della ferrovia economica Palermo-Misilmeri-Corleone;

Un progetto per l'impianto di nuovi binarii nello Scalo succursale in Bologna, della linea Piacenza-Bologna;

Un progetto per l'impianto di nuovi binarii nella Stazione di Castelfranco, della linea suddetta;

Un progetto per ampliamento e riordinamento della Stazione di Voghera, nella linea Alessandria-Piacenza;

Un progetto per ampliamento e sistemazione della Stazione di Spezzano-Castrovillari, nella ferrovia Buffaloria-Cosenza, della linea Taranto-Reggio;

Un progetto per opere di consolidamento del tronco Taranto-Corigliano, tra i chilom. 40 e 43 della linea Taranto-Reggio;

Un progetto per l'impianto di un rifornitore e relativa condotta d'acqua alla Stazione di Caserta, per la linea Napoli-Foggia;

Ed un progetto per costruzione di una diga frangiflutti alla Vegliaia, presso il porto di Livorno.

Nella sua seduta del 17 corr., il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le deliberazioni seguenti:

1. Approvava i seguenti lavori:

a) Ampliamento del fabbricato viaggiatori di Passo-Corese;

b) Lavori di difesa contro il Tevere sulla linea Roma-Orte;

c) Sistemazione della presa d'acqua a Cancello.

2. Deliberava di prorogare per un anno i contratti vigenti per fornitura di stampati, cartoncini da biglietti e vestiario uniforme.

3. Approvava alcune provviste occorrenti all'esercizio, come: ghiaia, caldaie per locomotive, olio d'oliva e lamiere di ferro.

È stato sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto definitivo, presentato all'approvazione governativa, dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per l'ultimo tronco della linea Termoli-Campobasso, compreso fra Casacalenda e Campobasso.

Intorno al progetto di questo tronco, ci giungono da Firenze le seguenti informazioni:

Il nuovo tronco di ferrovia misura la lunghezza di m. 37,415; per cui, tenuto conto dei progetti già presentati e degli studii definitivi, la lunghezza della intera linea da Termoli a Campobasso risulta di . m. . 87,830
a quale, confrontata con quella dei progetti di massima, di . . . . » 92,290

presenta un risparmio di percorrenza di . . m. 4,460

Nè questo è il solo miglioramento che la Società delle Meridionali ha saputo introdurre nello studio definitivo della linea. Essa ha potuto ottenere altresì che venissero considerevolmente migliorate le condizioni altimetriche del progetto di massima, imperocchè nello studio definitivo ha ridotto la massima pendenza dal 35 al 25 per mille.

Il costo del tronco preindicato è previsto approssimativamente nella somma di L. 13,750,000, compresa la provvista del materiale mobile; e si ritiene che i lavori possano essere compiuti nel termine di tre anni.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da m. 13,884 di rettilinei, e da m. 23,531 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 180.

Per quanto riguarda l'altimetria, la lunghezza del tronco è così ripartita:

Orizzontali	m. 6,890
Ascese	» 17,850
Discese	» 12,675
Totale	m. 37,415

Le opere d'arte, di luce inferiore a 10 metri, sono 171, ed hanno un'apertura variabile fra m. 0.60 e m. 4. Le opere maggiori consistono in tre viadotti a tre archi, della luce di otto metri ciascuno, in un ponte ed in un cavalcavia, pure di 8 metri.

Le gallerie preventivate sono otto, della lunghezza rispettiva di m. 670. 52, 138, 90, 98, 60, 70, 129.58, ed in totale 1,307.58.

Sono poi previste le seguenti Stazioni: Bonefro, Sant'Elia, Campolieto, Matrice-Montagnano e Petrella, e la fermata Ripalimosani.

Per ricovero del personale di sorveglianza furono previste n. 15 case cantoniere doppie e 16 semplici.

I passaggi a livello progettati sommano a 39.

L'armamento della strada è previsto con rotaie Vignole in acciaio, del peso di 36 chilogrammi al metro corrente.

Nella *Revue générale des chemins de fer*, *N.* 8, leggiamo una dotta memoria dell'ingegnere Richard circa i carrelli finora adoperati per le locomotive.

L'autore esamina e discute quelli delle Ferrovie del Nord francese, dell'Alta Italia, del Great Eastern Railway, del Lancashire and Yorkshire Railway, del Nord London Railway, del Great Southern and Western of Irland Railway, della Pensilvania Railway, i sistemi di Komper, Bissel, Adams, Brown, Schwartz, Ropf, Windmark, Le Roy, Weeb, ecc.

Dall'esame di tutti i detti sistemi deduce che il migliore, più semplice, che dà meno luogo a spese di manutenzione, si è quello adottato dalle Strade ferrate dell'Alta Italia, e che venne studiato dal Servizio del Materiale per la macchina ch'era esposta a Parigi nel 1878, e che poi venne riprodotto in quella costruita in Torino per l'Esposizione attuale di Milano.

L'ingegnere Richard ritiene tale sistema preferibile anche a quello di Adams, perchè il cautchouch, di cui si serve l'Adams per ottenere una certa elasticità nei movimenti che la macchina prende rispetto al carrello, difficilmente si conserva, e dà luogo a molta manutenzione; invece nel sistema dell'Alta Italia, basta ingrassare il perno, mentre le oscillazioni laterali sono rese elastiche da sostegni con molle a spirale.

Noi ci congratuliamo cogli ingegneri del Servizio del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia pel modo lusinghiero col quale viene giudicata all'estero l'opera loro da gente al certo disinteressata e molto competente.

E ciò facciamo tanto più volentieri, inquantocchè si deve a codesti ingegneri se da oltre 10 anni, negli studii pel materiale ferroviario, le Ferrovie dell'Alta Italia si sono rese indipendenti dall'estero.

Agli stessi ingegneri poi si deve l'aver mostrato col fatto, come l'Italia, anche per l'esecuzione dei progetti, possa far da sè.

><

Reputiamo nostro gradito còmpito il fare un cenno particolare della interessante *Monografia*, data di recente alla luce dalla *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.* È un bel volume in 4.° di 160 pagine, corredato da 70 tavole, oltre a moltissimi disegni intercalati nel testo, edito dalla tipo-litografia di Antonio Roberti di Bassano, e di cui ci fu gentilmente trasmesso un esemplare dalla Società.

I grandi lavori da essa assunti dall'anno di sua fondazione, avvenuta nel 1872, sino a questi giorni, sono la più bella prova degli splendidi risultati ottenuti da una cospicua Società industriale, che diede vasto campo così alla scienza matematica, come alla categoria amministrativa ed a quella dell'operaio, di trovare adeguata occupazione.

I membri del Consiglio d'amministrazione della Società Veneta ebbero ben ragione di far precedere in questa *Monografia* l'incisione del ritratto del loro presidente comm. ingegnere V. S. Breda, a lui dovendosi la brillante riuscita delle imprese che vengono passate in rassegna dalla pubblicazione di cui parliamo.

Gli accurati ragguagli forniti da questa *Monografia*, e corredati dai disegni delle opere più ragguardevoli intraprese in Italia dalla Società Veneta, dimostrano luminosamente la savia operosità spiegata in questi suoi dieci anni di vera vita.

Auguriamo all'Italia che il lavoro e l'industria possano in essa fecondamente prosperare, come la Società Veneta ne offre sì condegno esempio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — I simultanei incanti, tenutisi il 12 corr., essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antim. del 31 pur corr., presso il Ministero, dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano, Novara e Como simultaneamente, alle seconde aste per lo appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Novara Pino, diviso in tre distinti lotti, come segue:

1° Tonnellate 7420 rotaie Vignoles in acciaio Bessemer, della lunghezza normale di m. 9, per L. 2,481,000; 2° Tonnellate 161 stecche piane, id. 230 stecche a cerniera, id. 180 piastrine intermedie e di controgiunto, per lire 119,000; 3° Tonnellate 170 arpioni ordinarii, id. 150 arpioni speciali di arresto, id. 80 chiavarde, per L. 132,000.

Consegna entro 6 mesi alle Stazioni di Oleggio, *Sesto* Calende, Laveno e Luvino

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

Le cauzioni provvisorie in L. 87,000 pel 1° lotto, 6000 pel 2° e 6000 pel 3°; e le cauzioni definitive in L. 174,000, L. 12,060 e L. 13,200 rispettivamente ai detti lotti, saranno prestate in numerario od in rendita D. P.

— L'incanto simultaneo tenutosi il 12 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 2 novembre p. v., presso il Ministero e le Prefetture suddetti simultaneamente, alla seconda asta per lo appalto delle seguenti provviste occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino:

1° Traversine di rovere per appoggi, con e senza piastrina, n. 130,000; 2° Legnami per cambiavia e per zatteroni dei segnali a distanza, m. c. 612; 3° Coprifilo in legno per trasmissione di segnali, m. 12,000; 4° Sbarre in legno manovrabili a distanza, di luce m. 6, n. 18; 5° Specchi di legno per cancellate, n. 10,000, 6° Tabelle monitrici e di pendenza, n. 100; 7° Tine in legno per grù idrauliche n. 10, per il complessivo importo di L. 1,000,000.

Consegna entro 6 mesi alle Stazioni sovraindicate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria in L. 50,000, e la definitiva in L. 100,000 saranno prestate come sopra.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In seguito alla diminuzione di L. 15.50 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 620,673.90, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi li 15 settembre ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Mandolossa e Provaglio, della lunghezza di m. 15,000, in provincia di Brescia (esclusa

le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, si procederà alle ore 10 ant. del 2 novembre p. v., presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Brescia simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 524,471.19, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 32,000 ed in L. 64,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Stazione di Vicenza. — Il *Giornale della Provincia di Vicenza*, del 15, scrive:

La nuova tettoia della nostra Stazione è compiuta. Demolita la vecchia, la nuova fu portata a metri 31.41 di larghezza, con 5 binarii: 2 per le Ferrovie Venete, 2 per l'Alta Italia, ed uno per servizio della Stazione. La vecchia era della larghezza di m. 14, con 3 binarii.

La lunghezza da 97 metri fu portata a 100.

L'altezza, all'imposta delle cèntine m. 6.13: alla sommità dell'arco, 13.68.

In complesso, un bell'ambiente, vasto, bene proporzionato, che appaga l'occhio per ogni rispetto.

Venne data una migliore disposizione a tutti i locali di servizio pei treni e passeggieri: il telegrafo trasportato all'estremo nord-est della tettoia; soppresse le vecchie latrine, e ricavate le nuove all'estremo nord-ovest; ampliato il Caffè ecc. ecc. Con scala a chiocciola si accede dall'estremo nord-ovest sul coperto della tettoia.

Nell'interno della Stazione, vennero soppresse anche qui le vecchie latrine. Così ebbe pure gran vantaggio il vestibolo d'ingresso alle sale di aspetto, reso più illuminato e più ampio.

Sono in corso di lavoro i finimenti di tinteggiatura a tutte le opere murali e la rinnovazione della dipintura alle sale d'aspetto, riservato alla primavera ventura il restauro delle facciate: fra cui, in quella prospiciente il Campo Marzo, verrà costruito sopra il cornicione un attico con porta-orologio (l'attico e la nicchia per l'orologio a spese del Comune, l'orologio a spese delle Ferrovie dell'Alta Italia).

Sotto la tettoia, vennero poi rimessi tutti i vecchi binarii della Stazione, per coordinarli alla nuova tettoia, con nuovi marciapiedi.

I lavori cominciarono col 1º novembre 1880.

Il progetto era dell'Ufficio d'arte delle Ferrovie dell'Alta Italia a Milano, ed in base ad esso furono date le istruzioni agl'ingegneri della Divisione di Verona per la esecuzione del lavoro, il quale procedette sotto la direzione e la sorveglianza del solerte ing. capo-sezione L. Pastori e del nostro ing. capo-riparto Napoleone Porto, che, sempre sul lavoro, si adoperò in modo che tutto si facesse col massimo ordine, mantenendo il regolare servizio del movimento, senza che ne seguisse il minimo inconveniente.

Il nostro capo-stazione sig. De Golgi e i sotto-capi signori Cisco e Piatti coadiuvarono egregiamente.

La parte murale fu eseguita con ogni lode dalla Ditta ing. A. Casalini.

La parte metallica dalla Ditta Bosisio di Milano; perfetta secondo tutte le regole d'arte, presenta la solidità e la stabilità richieste.

Tutto compreso, è un vero successo, avendosi ora una tettoia soddisfacente per ogni riguardo, una delle migliori, e per qualche aspetto la migliore del Veneto.

La parte metallica costa circa lire 120 mila: il resto salirà in tutto a circa 70 mila. Totale, lire 200 mila circa.

Ferrovia Trapani-Girgenti. — Si ha da Palermo:

Trovansi attualmente in questa città le due Commissioni, una della Provincia di Girgenti, l'altra di quella di Trapani, allo scopo d'intendersi sul tracciato da prescegliere per la linea Trapani-Girgenti.

Tramways canavesani. — Il 13 corr. la Deputazione provinciale di Torino, avuta comunicazione di una nuova lettera della Ditta fratelli Ceriana, relativa all'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio provinciale concernenti la concessione dei *tramways* canavesani, dichiarò la decadenza di questa Ditta dalle deliberate concessioni, che la Ditta medesima ripetè di voler eseguire solamente in parte.

Però i fratelli Ceriana hanno pubblicato nei giornali cittadini il testo della suaccennata lettera, da essi diretta alla Deputazione provinciale, con cui dichiarano che nelle precedenti sue dichiarazioni « la Ditta scrivente si ispirava al concetto di agevolare l'accettazione, da parte delle Ditte concorrenti, della linea da Torino a Rivarolo per Leynì e Feletto, in quelle migliori condizioni che, nel loro ricorso al Consiglio provinciale, avevano mostrato di desiderare; liberando sè stessa ad un tempo dalla necessità di assumere l'esercizio di una linea, che avrebbe fatto concorrenza alla sua linea propria.

« Le domande della Ditta scrivente al Consiglio provinciale erano rivolte ad ottenere le concessioni delle tramvie: Torino-Settimo, Rivarolo-Cuorgnè, Rivarolo-Castellamonte, e subordinatamente Torino-Leynì con prolungamento sino a Campeggio. Rinunciando esplicitamente ad ogni e qualsiasi sussidio da parte dei Comuni interessati, la Ditta scrivente mantiene la sua domanda di concessione per la costruzione delle seguenti tramvie: Rivarolo-Cuorgnè, Rivarolo-Castellamonte, Torino-Settimo per l'Abbadìa di Stura, alle condizioni, ben inteso, che si ottenga a ciò la necessaria concessione dei due Comuni di Torino e Settimo.

« Nell'ipotesi poi che i signori Bosino, Leosini e C., nei quindici giorni fissati dalla deliberazione 14 settembre corrente anno, rinunzino alle loro domande di concessione, la Ditta scrivente abbandonerebbe la linea Torino-Settimo per l'Abbadìa di Stura, e manterrebbe le domande già presentate per concessione della linea Settimo-Torino per la strada provinciale, con diramazione a Leynì prolungata sino al Campeggio, e non oltre; ciò sempre coll'espressa rinunzia ai sussidii dei Comuni.

« In entrambi i casi suaccennati, la Ditta fratelli Ceriana si obbliga di fare il servizio senza trasbordi da Castellamonte e Cuorgnè a Torino, accettando anche le altre condizioni risultanti dalle deliberazioni fatte dal Consiglio provinciale nell'adunanza del 1º giugno corrente anno, ai numeri 2 e 3 ».

— D'altra parte, il cav. Niccolò Alferi Osorio, a nome e per espresso incarico dei sig. Iohn Pichering ed ingegnere Vincenzo Leosini, ha pubblicato sui giornali, in data 15 corr., la seguente nuova proposta fatta alla Deputazione provinciale:

« Vista la deliberazione 13 corrente di cotesta Deputazione provinciale;

« Ritenuto che in detta sua adunanza, l'onorevole Deputazione provinciale avrebbe pure pronunciata la decadenza della Ditta Ceriana dalle concessioni che le erano state fatte, per deliberazione del 1º giugno ultimo, dal Consiglio provinciale, e tra le altre, di quelle della tramvia sulle strade provinciali da Rivarolo a Cuorgnè e da Rivarolo a Castellamonte;

« Fa rispettosa istanza alla Deputazione provinciale di voler prendere atto delle seguenti dichiarazioni e domande, provvedendo in conformità delle medesime:

« 1º I signori Iohn Pichering ed ing. Vincenzo Leosini, anche a nome di persona o Società nominanda al momento del contratto definitivo, dichiarano di accettare puramente e semplicemente, senza condizioni di sorta, e ferma la rinuncia ai sussidii votati dai Comuni, la concessione loro fatta della tramvia sulla strada provinciale di Torino a Rivarolo per Leynì e Feletto; obbligandosi a costruirla entro tutto l'anno 1882, e ad esercitarlo a condizioni di tariffa non superiori a quelle offerte dalla Ditta Ceriana.

« 2º Chiedono quindi di essere ammessi a stipulare il relativo contratto definitivo, sulla base della completa esecuzione delle deliberazioni del Consiglio.

« 3º Chiedono inoltre, quali aventi diritto di prelazione,

la concessione dei seguenti altri tronchi, in prolungamento e diramazione della linea Torino-Leynì-Rivarolo, pei quali già vennero presentati all'Ufficio tecnico provinciale i prescritti progetti di massima.

a) Prolungamento Rivarolo-Cuorgnè per Salassa e Valperga sulla strada provinciale.

b) Prolungamento Rivarolo-Castellamonte per Ozegna, sulla strada provinciale.

« Dichiarano che rinunciano per detti prolungamenti ai sussidii votati dai Comuni, e mantengono fermi i depositi cauzionali già fatti.

« 4° Dichiarano infine che sono disposti a costruire una tramvia sulle strade comunali da Feletto a San Giorgio ed oltre, previo accordo coi Comuni interessati ».

Tramway Saluzzo-Revello — Ieri (18) ebbe luogo la collaudazione della tramvia Saluzzo-Revello, che sarà aperta al servizio del pubblico.

L'intelligente e benemerito Berrier-Delaleu non intende ora festeggiare con pompa l'inaugurazione; egli vuol aspettare che giungasi fino a Barge, per eseguire una festa solenne.

Tramway a vapore Casale-Casorzo. — Il Consiglio comunale di Casale, in sua seduta delli 10 corrente, ha favorevolmente accolte le domande del geometra Bagutti Luigi riguardo al suo progetto di tramvia a vapore Casale-Ottiglio-Casorzo, accordandogli, fra altro, un aumento di sussidio di L. 15 mila alle 55 mila già deliberate fin dal gennaio scorso, e così in totale L. 70 mila.

Tramway Novi-Ovada. — Domenica scorsa ebbe luogo la inaugurazione della tramvia Novi-Ovada. Il treno inaugurale, composto di 4 vetture, partì alle 11 da Novi, ed ebbe accoglienze entusiastiche lungo la linea. I paesi percorsi dalla tramvia erano imbandierati, e ad ogni Stazione l'arrivo del treno veniva salutato colla musica.

All'arrivo del treno furono fatte entusiastiche acclamazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Da una corrispondenza della *Nuova Gazzetta di Zurigo* togliamo le seguenti informazioni sullo stato dei lavori al tunnel del Gottardo, cantiere di Airolo:

Il corrispondente, dopo aver constatato che, in seguito al compimento dei lavori nel tunnel, la colonia degli operaj va man mano assottigliandosi, e che ogni giorno dei gruppi di lavoranti abbandonano Airolo, dice che attualmente si lavora alacremente alla condotta della ghiaia nell'interno del tunnel ed alla posa delle guide. Ogni giorno entrano nella galleria da 4 a 6 convogli di ghiaia, composti di 40 vagonetti ciascuno. Questa gran massa di ghiaia è scavata nel letto del Ticino nelle vicinanze della Stazione, e sarà impiegata per tutti i 15 chilometri del tunnel, giacchè dalla parte di Göschenen la ghiaia è scarsa e quindi di maggiore spesa. Dal letto del fiume la ghiaia vien condotta col mezzo di una locomotiva sopra guide addentellate, con una pendenza del 70 0[00, sul piazzale della Stazione di Airolo, donde vien poi introdotta nel tunnel.

Nella Stazione di Airolo, tutti i binarii, coi relativi scambi a binarii di servizio, sono già posti; non rimane più a terminarsi che la rimessa delle locomotive, il piazzale di carico e scarico, ed il magazzeno-merci. L'edificio per i passaggieri è terminato, unitamente ai locali annessi per gli Ufficii federali della posta e dei telegrafi.

Anche la linea telegrafica è già stata trasportata dalla strada cantonale sulla linea ferroviaria, e ciò fino all'imbocco del tunnel, ove i fili all'aperto si congiungeranno colla linea sotterranea, appena sia possibile disporre nel tunnel il cordone. La Società del Gottardo si è riservato l'uso di due fili: l'uno di questi fili servirà per il servizio di corrispondenza, l'altro per i segnali fra le Stazioni ed i caselli dei guardia-vie. Questo movimento della linea telegrafica da Biasca ad Airolo sembra aver costato molte fatiche, ed aver presentato non poche difficoltà.

L'aspetto di Airolo, dopo di essere stato il centro di una speciale attività durante gli anni della costruzione, incomincia a riacquistare la primitiva quiete, ed i suoi abitanti dovranno pensare per l'avvenire a surrogare gli utili che ritraevano dall'importante passaggio della mercanzia e dei passaggieri per la montagna, con altre risorse.

La detta corrispondenza si chiude coll'idea sorta di perpetuare con un monumento in Airolo la memoria di quest'opera colossale, il cui compimento non si ottenne senza numerose e compiante vittime umane. Infatti, chi passa davanti al cimitero di Airolo, e contempla la selva di croci che copre il terreno, sente stringersi il cuore, ed una lagrima gli bagna il ciglio al pensiero delle numerose esistenze che si spensero in questa titanica lotta del progresso.

Fra i diversi bozzetti del monumento in quistione, il corrispondente della Gazzetta zurigana accenna specialmente ad uno, come rispondente al pensiero del monumento. Esso consiste in una base formata da massi di granito del Gottardo, sormontata da una piramide triangolare recante gli scudi dei tre Stati sussidianti, col busto del compianto impresario Favre, e la figura intera di un operaio minatore.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di settembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 20,600 (nel 1880: 22,741), introito fr. 27,200 (fr. 29,477.85); merce trasportata tonn. 4230 (1880 tonn. 7346), introito fr. 16,400 (fr. 20,661 70). Introito complessivo fr. 43,600 (1880: fr. 50.139.55), ossia fr. 1,063.41 (fr. 1,222 92) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 25,100 (1880: 21,063), introito fr. 23,600 (fr. 20,421.80); merce trasportata tonn. 2370 (1880: tonn. 1959), introito fr. 7100 (fr. 5737.15). Introito complessivo fr. 30,700 (1880: fr. 26,158 95), ossia in media per chilometro fr. 1180.77 (franchi 1006.11).

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 45,700 (1880: 43,804), introito fr. 50,800 (fr. 49,899.65); merce trasportata tonn. 6600 (1880: tonn. 9,305), introito fr. 23,500 (fr. 26,398.85). Introito complessivo fr. 74,300 (1880: fr. 76,298.50), ossia fr. 1,108.96 (fr. 1,138.78) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 9 corr., della sezione della ferrovia da Mortagne a Médizon, compresa fra Gacé e Ticheville-le-Sap, della lunghezza di 13,475 metri.

Autorizzò altresì la Compagnia delle ferrovie del Nord ad aprire all'esercizio, dal 15 corr., la parte della linea da Cambrai a Dour, compresa tra il Quesnoy e la frontiera, della lunghezza di 18,257 m.

Così pure autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 16 corr., della linea da Mamers a Mortagne, della lunghezza di 18,162 m.; e dal 17 corr., delle linee seguenti:

Da Commequiers alla Croix-de-Vie, della lunghezza di 12,772 m.;

Da Saint Jean-d'Angély a Niort, della lunghezza di 47,374 m.;

Da Velluire a Fontenay-le-Comte, della lunghezza di 10,588 m;

Da Fontenay-le-Comte a Benet, della lunghezza di 20,082 m.

Finalmente autorizzò la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire, dal 27 corr. (data fissata per l'apertura del servizio invernale), la parte della ferrovia da Vichy ad Ambert, compresa tra Vichy e Courty, della lunghezza di 33 chilometri.

Ferrovie spagnuole. — Mandasi da Madrid, 15, al *Temps :*

Il Re ha firmato un decreto, che autorizza il Ministro dei lavori pubblici a presentare alle Cortes il progetto ed

i documenti per la costruzione della ferrovia di Canfranc, ferrovia internazionale destinata ad unire Saragozza alla rete del mezzogiorno della Francia, passando per Huesca, Ayerbe, Caldearenas, Jaca, Canfranc, Orolon e Tolosa. Dovrà essere scavato un tunnel nei Pirinei, a spese comuni dei due paesi, secondo una Convenzione da farsi tra i due Governi.

Il progetto di legge spagnuolo autorizza il Ministro dei lavori pubblici ad accordare dopo, in contraddittorio, la concessione dei lavori della nuova linea, sotto la espressa riserva che il tracciato e gli studii saranno conformi ai piani d'una Commissione d'ingegneri, che abbia studiato il progetto, ed i cui lavori e proposte dovranno essere sanzionati dai Ministeri della guerra e dei lavori pubblici, per la parte della linea compresa tra il confine ed il fiume Gallego, nell'Aragona. Queste riserve spiegansi dal fatto, che da parecchi anni il progetto di costruzione di questa ferrovia, reclamata dal commercio dell'Aragona, dalla valle dell'Ebro e dal commercio internazionale, quale via più breve tra Madrid ed il confine, è stato combattuto da influenze militari. Il progetto è stato del pari mal veduto dai Navarresi, i quali preferivano un progetto secondo cui si sarebbe unita la loro provincia ai Bassi Pirenei; ed è stato pure combattuto dai Catalani, che desideravano unire la provincia di Lèrida all'Ariège. La via di Canfranc corrisponderà all'interesse di tutti i paesi ripuarii dell'Ebro.

La distanza da Madrid al tunnel al di là di Canfranc sarà divisa in tre tronchi: il tronco da Madrid a Saragozza, comprendente 341 chilometri; quello da Saragozza ad Huesca, 75; quello da Huesca al confine, 116; totale, 532 chilometri. Questa ferrovia sarà di 100 chilometri più breve di quella che passava per Irun. Ci sarà una grande economia di tempo pel trasporto dei vini ed altri prodotti dall'Aragona, dalla Navarra e dal centro della Spagna, obbligati ora ad andare per terra a Miranda per giungere ad Irun ed Hendaye o Bilbao. Siccome i dipartimenti francesi hanno ricevuto, nel 1880, quasi 500 milioni d'ettolitri di vini rossi dal nord della Spagna, così questa via servirà loro grandemente. Lo Stato promette una sovvenzione di 60,000 *pesetas* al chilometro, e questa sovvenzione sarà pagabile per trimestre: saranno accordati sette anni per la esecuzione dei lavori. La principale difficoltà sarà il tunnel pireneico, di tre a quattro chilometri di lunghezza.

Ferrovia bosniaca. — Una notizia d'interesse non secondario è quella che i giornali di Vienna recano in questi giorni, intorno alla prolungazione della ferrovia della vallata della Bosnia. I lavori sulla linea Sceniza-Serajevo procedono ininterrotti, e l'apertura della linea seguirà molto probabilmente nell'autunno del 1882; il che gioverà moltissimo agl'interessi commerciali dell'Impero Austro-Ungarico.

Notizie Diverse

Porto di Bosa. — La *Gazz. Uff.* del 10 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 13 settembre p. p, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla seguente relazione a S. M.:

« Ultimati i lavori delle scogliere nel porto di Bosa, appaltati al sig. Pietro Salomone, fu riconosciuta la necessità di provvedere al prolungamento ed alla manutenzione della diga di quel porto; per le quali opere, secondo il progetto d'arte compilato dall'Ufficio del Genio civile di Cagliari, era prevista una spesa di L. 40,000.

« Approvato tale progetto d'arte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono appaltate le nuove opere al signor Vincenzo Ermas per la somma di L. 33,266.15; e nel decreto, debitamente registrato alla Corte dei conti, che approva il relativo contratto, vennero impegnate L. 28,504.15, pagabili nel corrente anno, sulla somma di L. 185,000 autorizzata colla legge 30 maggio 1875, n. 2522.

« In conseguenza però dell'essersi accertato in lire 160,988.98 il credito del signor Salomone, sul detto fondo non rimase disponibile, pel pagamento dei nuovi lavori appaltati all'Ermas, che la somma di L. 24,011.02, inferiore di L. 4493.13 a quella impegnata.

« Essendo pertanto indispensabile riparare all'avvertita deficienza, il Consiglio dei ministri ha deliberato di valersi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge sulla Contabilità generale, e procedere così, mediante il decreto che il riferente si onora rassegnare alla firma della M. V., ad un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della suaccennata somma di L. 4493.13, da portarsi in aumento al capitolo numero 231, *Porto di Bosa di 3ª classe* (*Costruzione del porto*), del bilancio definitivo 1881 pel Ministero dei lavori pubblici ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Accademia navale in Livorno. — La stessa *Gazz. Uff.* del 10 corr. ha pubblicato un altro R. Decreto del 13 settembre p. p., controfirmato dai Ministri suddetti e preceduto dalla seguente relazione a S. M.

« Per l'impianto definitivo di un'Accademia navale nel Lazzaretto di San Jacopo in Livorno vennero riconosciuti indispensabili alcuni lavori, la spesa dei quali è valutata dalla Direzione del Genio militare di Spezia in lire 28,600. Se non che il fondo a tale scopo assegnato in bilancio colla legge 16 maggio 1878, n. 4376, trovasi totalmente esaurito.

« Considerato pertanto che ogni ritardo nella esecuzione di tali opere complementari sarebbe d'ostacolo all'apertura della nuova Accademia pel prossimo anno scolastico, il riferente, consenziente il Consiglio dei ministri, si onora di sottoporre alla firma della M. V. il seguente decreto, col quale, all'appoggio dell'articolo 32 della legge sulla Contabilità generale, viene autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 28,600, da portarsi in aumento al capitolo numero 44, *Adattamento ad Accademia navale del Lazzaretto di San Jacopo a Livorno*, del bilancio del Ministero della marina pel corrente esercizio ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento come sopra).

Corpo del Genio civile e delle Miniere. — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato un altro R. Decreto del 13 settembre p. p., controfirmato dai Ministri suddetti, e preceduto dalla seguente relazione a S. M.:

« La legge 23 luglio 1881, n. 337, stabilisce, a datare dal primo ottobre 1881, un nuovo organico pel personale del Genio civile e delle Miniere, e dispone pure che la somma occorrente per provvedere alla relativa maggiore spesa, nell'esercizio 1881, debba essere prelevata dal fondo per le *Spese impreviste*.

« Giusta calcoli fatti sulla situazione presente del personale suindicato, tenuto conto delle vacanze e delle cessazioni di aumento di decimi di stipendio per sessennii, risulta che pel corrente esercizio sarebbe necessaria la somma di 124,000 lire, da aggiungersi al capitolo n. 5, *Genio civile (Personale)*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

« Ciò stante, il Consiglio dei ministri, in analogia al prescritto dall'articolo 32 della legge di Contabilità generale e dall'articolo 2 della legge surriferita, deliberò di procedere, mediante il decreto che il riferente si onora di rassegnare alla firma della M. V., ad un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 124,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 5 surriferito ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento come sopra).

Torpediniere per la Marina militare. — La stessa *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 16 settembre, controfirmato dai suddetti Ministri, e preceduto dalla seguente relazione a S. M.

« È d'uopo che la Marina militare possegga un maggior numero, di quello che attualmente dispone, di barche torpediniere velocissime, le quali debbono ormai riguardarsi

come importantissimi ed indispensabili ausiliari in ogni bene ordinato sistema di difesa litoranea.

« Per provvedere a tale insufficienza, il Ministro segretario di Stato per la Marina riconobbe l'opportunità di commettere ad esperti costruttori inglesi, di cui valgonsi molte Marine continentali, dieci di siffatti piccoli galleggianti, in ciò confortato dal voto unanime del Consiglio superiore di marina.

« Conseguentemente occorre prendere sul bilancio l'impegno della relativa spesa, che dovrebbe ripartirsi fra gli anni 1881-1882, e gravare l'esercizio corrente per una quota che pel momento può essere limitata a L. 500,000, con imputazione al capitolo n. 31, *Materiale per la manutenzione del naviglio esistente*, in analogia a quanto venne praticato in altri consimili casi.

« Mentre però gli impegni già presi su detto capitolo non permettono di applicarvi questa ulteriore spesa, d'altra parte si rende manifesta l'urgenza di poter disporre del necessario fondo, per la circostanza del lungo tempo che richiedono la costruzione e l'allestimento di simili barche.

« Per questi motivi, il Consiglio dei ministri avendo ravvisato la convenienza di valersi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge sulla Contabilità generale, il riferente si onora rassegnare alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 500,000, da portarsi in aumento al surriferito capitolo n. 31 del bilancio della Marina pel corrente esercizio ».

(Segue il R. Decreto, da presentarsi al Parlamento come sopra).

Le demolizioni al Panteon di Roma. — Leggesi nella *Libertà*, del 14:

I fratelli Bianchi, sebbene tutte le formalità del contratto di vendita del loro palazzetto in piazza della Minerva non siano compiute, hanno permesso agl'ingegneri della regia Sopraintendenza degli scavi di occupare parte della loro proprietà in via della Palombella. Da ieri mattina sono cominciati i lavori per la demolizione di quelle piccole casette, che confinavano coll'antica sagrestia di Santa Maria *ad Martyres*, e quest'oggi erano proseguiti alacremente; si procederà immediatamente allo sgombero delle materie, per aver agio di poter scoprire tutta la parte posteriore del Pantheon.

Lavori edilizii in Milano. — L'Ufficio tecnico municipale di Milano ha compiuto i progetti per le nuove costruzioni da erigersi sull'area del Lazzaretto; vi si apriranno anche nuove vie. Con queste costruzioni, il sobborgo di Porta Venezia è destinato a rivaleggiare coi sobborghi che vanno fino a Porta Tenaglia.

Museo industriale di Torino. — — Il Ministro d'industria e commercio, con decreto del 7 corrente, ha istituito, presso il Museo industriale di Torino, speciali corsi per formare direttori ed insegnanti delle Scuole d'arti e mestieri. Questi corsi saranno aperti il 1° novembre prossimo, dureranno due anni, e comprenderanno la fisica applicata, la chimica applicata, la meccanica elementare ed applicata, il disegno geometrico, il disegno ornamentale e l'insegnamento metodico.

La Giunta direttiva del Museo è stata incaricata di provvedere alla sollecita attuazione della detta istituzione; la quale ha per iscopo di soddisfare alle esigenze di questa nuova forma di Scuole popolari, che trovasi ostacolata nel suo sviluppo per la mancanza d'insegnanti capaci ed adatti alle specialità d' insegnamento che in quelle si debbono impartire.

Il *Diritto* aggiunge che non tarderà ad essere pubblicato un altro decreto, che istituisce un certo numero di *borse* d'insegnamento a favore degli allievi dei detti nuovi corsi.

Esposizione nazionale industriale di Milano. — Completando le notizie da noi date nel precedente numero circa le medaglie d'onore conferite dal Giurì di Milano, riferiamo con piacere il seguente telegramma dell'egregio comm. ing. A. Cottrau, congratulandoci secolui dalla ben meritata onorificenza:

« Milano, 9 ottobre.

« *Senatore Ferraris' sindaco* — TORINO.

« Di passaggio per Milano, apprendo altissimo onore concessomi dalla Giurìa Esposizione, attribuendomi grande medaglia oro votata dall'illustre città di Torino in favore del cittadino italiano che maggiormente seppe far prosperare industria nazionale vincendo concorrenza straniera. Profondamente commosso di questo onorevolissimo attestato, che è certamente ben superiore al merito mio, volgo il mio primo pensiero alla patriottica e benemerita città di Torino da Lei sì egregiamente rappresentata, ove cominciando la mia carriera, attinsi i sentimenti del lavoro perseverante e dei virili propositi in servizio della patria.

« *Ing.* ALFREDO COTTRAU ».

Vettura Bollée. — Leggesi nel *Giorn. di Vicenza* del 16:

Ieri transitò per la nostra Stazione una grande vettura a vapore sistema Bollée, diretta ad Udine, dove fra poche settimane sarà attivato un servizio regolare fra Udine e Cividale ed Udine e Palmanova, a mezzo dei signori Comelli e Vidali, che prima avevano offerto a Vicenza tale servizio di comunicazione: offerta che non fu potuta subito accettare, per le ragioni esposte dalla Deputazione provinciale nel suo resoconto morale.

Anche fra Stralsunda e Richtemberg è già attivato l'esercizio regolare colle carrozze Bollée. E si sa che nella prossima primavera nella provincia di Grosseto si userà di macchine di questo sistema pel trasporto dei carboni dalle miniere di lignite ivi esistenti.

Le saline della Sardegna. — Il 15 corr., presso il Ministero delle finanze, mediante Convenzione coi delegati dell'attuale Società concessionaria delle saline di Sardegna, fu risolta la questione dello stok, che deve essere lasciato nelle saline al termine del contratto il 14 giugno 1882, essendosi obbligata la Società a lasciare nelle aie 800 mila quintali di sale dei raccolti del 1881 e precedenti, onde mettere in grado l'assuntore del nuovo appalto di continuare l'esercizio delle saline con piena regolarità, somministrando al Governo il sale stagionato di 2 anni.

In quanto al prezzo dello stock, è stato convenuto in 35 centesimi per quintale, restando a carico del Governo la differenza di 10 centesimi in confronto del prezzo che il nuovo Capitolato di appalto mette a carico del nuovo assuntore.

Così è tolta la difficolta che allontanava dalle gare alcuni concorrenti.

Concorsi per impieghi postali. — La Direzione generale delle Poste ha determinato di bandire il concorso per il conferimento di otto posti di segretarii, ispettori e vice-direttori, con L. 3000, nei modi prescritti dal Regio Decreto organico e dal regolamento in vigore.

Vengono messi a concorso i posti di vice-direttore a Como ed a Cagliari.

Negli altri sei posti, nonchè in quelli che si rendessero vacanti prima della pubblicazione del risultato degli esami, saranno nominati segretarii, ispettori e vice-direttori, a seconda delle esigenze del servizio.

Gli esami avranno luogo a Roma nei giorni 21, 22, 23 e 24 novembre prossimo.

Epperò, entro otto giorni dal ricevimento della presente circolare, tutti gli impiegati che hanno titoli a concorrere, cioè i vice-ispettori e capi d'ufficio a L. 3000 od a L. 2500, dovranno dichiarare per iscritto se intendono o no di concorrere.

Ufficii telegrafici. — Il 9 corrente in Inzago (provincia di Milano) ed in Poggiardo (provincia di Lecce), e l'11 corrente in Martirano (provincia di Catanzaro) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia

che è stata aperta al servizio internazionale la via diretta turco-ellenica (Katerina-Larissa), che corrisponde all'antica via Volo.

Telegrafia sotterranea in Germania. — La rete telegrafica sotterranea tedesca è ora compiuta. Essa lega fra loro 221 città, e si estende da Koenigsberg a Strasborgo, da Breslavia a Emden, da Thurn ad Aquisgrana. La prima sezione, quella da Berlino a Halle, venne incominciata nel mese di marzo 1879, e quella da Colonia ad Aquisgrana fu terminata or sono tre mesi. La costruzione della rete ha dovuto impiegare circa 58 mesi, e le spese si sono elevate a marchi 300,000. La lunghezza totale del cordone è di 5,403,950 chilometri, e quella dei differenti fili di 37,372,281 chilometri. Delle 23 linee di cui si compone la rete, 18 contano 7 fili, e 5 non ne hanno che 4. Settanta pezzi di cordone passano sotto dei fiumi.

Lavori al Reno. — La Commissione della navigazione del Reno, radunata in questo momento a Colonia, ha dichiarato che è necessario di dare al Reno, a partire da Colonia, una profondità che lo renda accessibile ai bastimenti. Per l'esecuzione di questo piano, abbisogna certamente il concorso dell'Olanda per il braccio del Waal e del Seck; ma questo concorso non è dubbio, giacchè la Camera dei deputati alla Aia decise di costruire un canale di navigazione da Amsterdam a Gorkum.

Necrologia — Il 13 corr. mancava ai vivi in Montano Comasco l'ingegnere architetto Luigi Tatti.

Sorto da umili principii, egli doveva tutto a sè stesso; e col proprio ingegno, aiutato da non comune attività, seppe tanto elevarsi nell'estimazione pubblica, che divenne consigliere provinciale e comunale, membro dell'Istituto Lombardo e dell'Accademia di Belle Arti, della Commissione edilizia municipale di Milano e della Commissione del Tevere, più volte presidente del Collegio degli ingegneri, autore di molte e pregiate Memorie, legato d'amicizia ai principali ingegneri italiani.

A' suoi funerali in Montano Comasco erano rappresentati l'Istituto Lombardo, il Collegio degli ingegneri, ed il *Politecnico*, reputato periodico milanese, di cui egli era da lungo tempo uno dei direttori. La sua perdita è generalmente sentita con vivo dolore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Stazionarii e poco trattati nella settimana scorsa i valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 470 al 469.50; le Obbligazioni sul 277 circa, i Boni nominali a 530.

Le Sarde, serie A, quotate a 273.50; la serie B a 277; le nuove a 276. Rimasero nominali affatto le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280; quelle di seconda emissione a 282; le Centrali-Toscane a 646; le Pontebbane a 452; le Meridionali austriache a 290. Le Azioni Ferrovie Romane stazionarie sul 146.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde, spinte nei giorni scorsi un po' troppo esageratamente, ripiegarono alquanto, e da 385 scesero a 372.50; le Obbligazioni, meglio tenute, da 287 si elevarono a 289. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele da 278 si rialzarono sul 280. Le Azioni Ferrovie Romane si tennero sul 143; le Obbligazioni intrattate.

CONVOCAZIONI

Banche Unite. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 30 corr. in Asti (chiesa dell'Annunciata), per udire la relazione del Consiglio superiore, per risoluzione della Società e relativi accordi coll'Unione Banche Piemontese e Subalpina di Torino, per autorizzazione al Consiglio superiore di compiere ogni atto necessario all'effetto suaccennato.

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramways e lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale il 7 novembre p. v. in Milano, sede sociale)Monte Napoleone, 36), per la nomina del Seggio presidenziale, per comunicazione dei preliminari di acquisto di un opificio, ed altre comunicazioni del Consiglio.

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione degl'immobili militari dipendenti dalla 3ª sezione, durante il triennio 1882-84, in diminuzione dell'importo di L. 84,091.64, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 9,750 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 850 di punte di filo di ferro assortite e di chilog. 4,690 di viti da legnami, per il complessivo importo di L. 12,138. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 1300 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 15,200 di acciaio fuso in verghe, pel complessivo importo di L. 16,720. Consegna entro giorni 60. Deposito cauzionale L. 1,700 come sopra.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 28,278 di acciaio naturale in verghe, pel complessivo importo di L. 22,622.40. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 come sopra.

— Sino al mezzodì del 28 corr., presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di m. c. 500 di legno di pino detto *Pitch-Pine*, in pezzi squadrati, sulla somma complessiva di lire 48,098, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Forlì, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione del porto-canale di Rimini, per la presunta annua somma di L. 10,746. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva eguale ad 1[6 del prezzo deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 40,000 di ferro in verghe sagomato, per il complessivo importo di L. 20,000. Consegna entro 100 giorni in tre rate: la 1ª di chilog. 12,000 entro 30 giorni, e le altre di chil. 14,000 ciascuna di 35 in 35 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pub-lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rivestimento in sasso a difesa frontale della sponda destra di Po, di contro l'abitato di Rea, della lunghezza di m. 720, per la presunta somma di L. 151,634. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Scerni (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei fabbricati per la Scuola pratica di agricoltura, per il presunto importo di L. 61,200. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione del baraccamento al centro del Campo San Maurizio, per il presunto importo di L. 25,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 2500 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di piombo in pani in due lotti: il 1° di 55,800 chilog. ed il 2° di 50,000 chilog., in diminuzione dell'importo di L. 26,112.52 pel 1°, e di L. 23,388.43 pel 2°, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 80 giorni per ambidue i lotti. Deposito cauzionale L. 3000 pel 1° lotto, e L. 2606 pel 2.°

— Il 31 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione delle fortificazioni e dei fabbricati militari della piazza d'Ancona durante il triennio 1882-84, per l'annua somma di L. 40,000. Deposito cauzionale L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto di 23,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870), pel complessivo importo di L. 55,200. Consegna entro 130 giorni in 4 rate: la 1ª di 5000 sbarre entro 40 giorni, le altre di 6000 ciascuna di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 5600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 4000 di stagno in pani, per il complessivo importo di L. 11,200. Consegna entro 30 giorni. Deposito cauzionale L. 1200 in contanti o rendtai D. P.

— Il 1° novembre p. v., presso il Municipio di Vittoria (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei locali scolastici del già Collegio di S. Giuseppe, per il presunto importo di L. 41,760. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 4000, cauzione definitiva lire 8000, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Livorno a Modena, compreso tra la Foce delle Radici ed il chil. 24, della lunghezza di m. 75,106, in diminuzione dell'annua somma di L. 47,001 56, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal giorno della consegna al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte a 5 arcate, di m. 18 di luce ognuna, sul fiume Platani, e dei rilevati di accesso lungo il tronco di strada nazionale, compreso tra Raffadoli e Cianciana, della lunghezza di m. 599.57, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 337,546.88, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto della Provincia di Milano, il rafforzamento del ponte sul Lambro a S. Angelo, pel passaggio del *tramway* a vapore.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

39ª Settimana. — *Dal 24 al 30 settembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	504,794.74	345.75
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	598,874.81	414.16
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	— 94,080.07	— 68.41
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,447.54	18,190,814.91	12.566 71
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	16,977,225.74	11,740 82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 1,54	+1,213,589.17	+ 825.89
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,307.00	248,528.37	190.15
Settimana corrisp. nel 1880.	1,192.00	204,086.00	171.21
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+115 00	+ 44,442.37	+ 18.94
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,291.65	8,202,653.01	6,350.52
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,170.51	6,648,021.41	5,679.59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.14	+1,554,631.60	+ 670.93

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,058,32	16,942,96	12,573,24
Piccola Velocità	9,249,70	533,58	3,280,81
Totali . . .	53,308,02	17.476,54	15,854,05

Strade Ferrate Romane

32ª Settimana — *Dal 6 al 12 agosto* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	646,852.47	20,064.68
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	587,795.24	18,282,74
Differenza (in più . . .	—	59,057.23	781.94
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 12 agosto 1881. .	1,681	19,712,056.67	19,107.72
Periodo corr. 1880	1,681	17,873,017.89	17,372.98
Aumento	—	1,839,038.78	1,734.74
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di maggio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,506.97	30,955.03	3,622.11	42,084.11
Bagagli e cani . .	127.66	549.52	70.74	747.92
Merci a grande vel.	917.08	4251.15	475.45	5,673.68
Merci a piccola vel.	9,011.17	24,099.57	4,824.70	37,935.44
Introiti diversi . . .	424 07	640.94	282.14	1,347.15
Totale . . .	18,016.95	60,496.21	9,275 14	87,788.30

ANNUNZI

FERROVIA DEL GOTTARDO

POSTI MESSI A PUBBLICO CONCORSO.

È aperto il concorso per i posti di **Capi-Stazione**, **Ajutanti delle Stazioni**, **Capi-treno**, **Conduttori** e **Guarda-freni** per l'esercizio di tutte le linee della Ferrovia del Gottardo, che verranno aperte nell'anno prossimo venturo.

Gli aspiranti ai posti di **Capi-Stazione** e di **Ajutanti delle Stazioni** dovranno presentarsi **personalmente** dal 27 *sino al* 29 *Ottobre corr. inclusivamente*, e coloro che aspirano ai posti di **Capi-treno, conduttori** e **guarda-freni** dal 14 *sino al* 16 *Novembre p. v. inclusivamente* al nostro Ispettore in capo dell'esercizio dalle ore 9-12 antim. e dalle 2-5 pom. (Ufficio nello Stadthof a Lucerna), e portar seco una supplica scritta da loro stessi, un certificato di buona condotta, un attestato di sanità rilasciato da un medico ed eventuali attestati relativi a posti anteriormente occupati.

Gli aspiranti che avranno oltrepassato l'età di 40 anni ponno esser presi in considerazione soltanto eccezionalmente.

Si esige inoltre dagli aspiranti, eccettuati coloro che aspirano ai posti di guarda-freni, la conoscenza non soltanto della lingua tedesca, ma anche della lingua italiana o francese.

Lucerna, 11 Ottobre 1881.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo
H. DIETLER.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1878.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST, ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **57,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . . » **2,132,695** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **177,400** »

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; – tornitura e limatura di ferro e d'acciaio; – Lamiera inservibile; – Rame da rifondere – Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 novembre 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 ottobre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881.

Opera	Committente		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciott* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	»	di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	»	di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	»	di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	»	di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	»	di Catanzaro	901
N. 7 ponti per strade provinciali	»	di Messina	272
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa		45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici		294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra		11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	»	Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	131
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	»	Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr.	Pisticci-Grassano	311
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr.	Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	»	Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	»	Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	»	Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	»	Strongoli-Catanzaro	593
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	»	Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	»	Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	»	Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	»	Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini		77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari		47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Napoli		13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)		153
N. 249 ponticelli e travature	Per diversi		2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco		251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	»	Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Opera	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,090
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	70[illegible]
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	213
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	337
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. **57,734**

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate all'aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

Responsabile Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 26 Ottobre 1881. N.° 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

I NUOVI CAPITOLATI NORMALI

PER GLI APPALTI DEI LAVORI DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

Dopo lunghissimi studii e discussioni assai vive, il Consiglio di Stato, al cui esame erano state sottoposte dal Ministero dei lavori pubblici alcune proposte di riforma del *Capitolato generale* per gli appalti delle opere pubbliche per conto dello Stato, si ridusse, in adunanza dell'agosto ultimo, a suggerire il concetto e la redazione di taluni articoli da inserire in quel Capitolato, coi quali si fissa *per patto* « il sistema di arbitramento senza ap-« pello, ristretto alle questioni tecniche, ma che le abbracci « tutte, dalla consegna al finale pagamento; commesso « ai periti tecnici del Governo, ma di tale autorità e « perizia da ispirare piena fiducia nella loro intelligenza « ed imparzialità, che non renda necessario di concen-« trare a Roma la trattazione preliminare di tutte le que-« stioni, ed offra il modo di terminarne molte sul luogo « dove hanno origine ».

L'arbitramento da convenirsi come patto essenziale, *senza il quale l'Amministrazione non sarebbe addivenuta alla stipulazione del contratto* in cui si inserirà, è affidato ai 7 Ispettori, membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici più anziani, esclusi quelli che abbiano in qualsivoglia modo partecipato alla direzione, sorveglianza e collaudo dei lavori, opere o forniture su cui cade questione.

La grave proposta del Consiglio di Stato è, a quanto crediamo, stata accolta dal Governo, e sarà inserita nel novello Capitolato generale. Si dà per ricuro che nessuna obbiezione sarà per aversi in riguardo alle disposizioni del Codice di procedura civile sulla costituzione del compromesso, perchè l'arbitramento è previsto come metodo normale dalla legge dei lavori pubblici, articolo 349.

Si spera poi che col nuovo patto l'Amministrazione riesca a migliorare la presente situazione, dove « i molti e ro-« vinosi giudizii, che si sono da essa sperimentati sopra « questioni tecniche, in cui l'ultima parola fu data a pe-« riti privati, sono stati un grande insegnamento, mas-« sime sui pericoli inerenti ad un sistema nel quale l'in-« carico, che spesso i periti hanno, si estende a riscontrare « l'esecuzione delle opere e delle provviste *col fine* dei « servizii pubblici cui sono destinate, più che coi termini « precisi del contratto; e così diventano essi i veri giu-« dici dell'efficacia e sicurezza di quei dati servizii, re-« stando però di questi l'Amministrazione pubblica sola-« mente responsabile ».

A noi basterà per ora di avere accennato alla grave decisione, la quale, checchè dir si voglia, è in sostanza un risarcimento parziale e di sgembo del Contenzioso amministrativo, che sarebbe stato più corretto forse, e certamente più efficace, ricostituire come occorresse, prendendo di fronte il problema, con una legge, come con una legge fu soppresso.

L'efficacia del patto suddetto può essere garantita nel suo valore giuridico, di fronte alle disposizioni del Codice di procedura civile? Lo affermano, e noi lo crederemo. Ma ci sarà lecito lo esprimere alcuni dubbii, sui quali, del resto. gli avvenimenti ed i fatti statuiranno fra breve.

È egli possibile di separare, in materia di contratto per la esecuzione di lavori pubblici, la parte tecnica dalla parte puramente di diritto, così nettamente che questa si possa assegnare ai giudici ordinarii e quella al Collegio arbitrale convenuto?

E laddove, come avverrà spessissimo, giuridico e tecnico si complicano insieme, si mischiano, si compenetrano,

sarà la procedura civile soggetta a questa condizione, che i periti, deputati dal Magistrato a chiarire un punto determinato, non possano essere altri che il Collegio arbitrale contrattuale?

Ma c'è di più. Si può egli credere che, mutato lo stato delle cose circa la soluzione delle questioni, gli appaltatori non vorranno prezzi che compensino la novella condizione di soggezione loro fatta, fra altro, per riguardo *al fine* dell'opera, sul quale essi non potrebbero, nè dovrebbero entrare? Perchè, se Tizio assume di far della muratura, e la fa coi materiali, le disposizioni, il magistero di prescrizione, non può egli rispondere del non avere la muratura stessa corrisposto *al fine* ideato e sperato dal progettista, che può aver errato.

Ci sarebbe anche da osservare che, dovunque vi è errore di progetto o di direzione, tutta l'efficacia del novello sistema cade, perchè il giusto è uno solo; e gli Ispettori del Genio civile ed il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato approvano ad ogni momento, amministrativamente, maggiori compensi, perizie addizionali ed altre simili transazioni, le quali il più spesso s'incontrano per difetto di progetto o di direzione, ed in ragione numerica e per valore integrale di gran lunga maggiore delle liti giudiziarie.

Le grandi Società costruttrici sono precisamente, come il Governo, di fronte agli appaltatori, eppure non hanno bisogno di un regime speciale per le questioni tecniche. Esse costruiscono meglio; come si è detto sempre e da tutti dal dì che è sorta la questione del regime ferroviario; ed il costruire meglio vuol dire anche proporre progetti che si devono eseguire tali quali furono studiati, decidere prontamente ogni dubbio, pagare correntemente: cose tutte che non dipendono dal regime della materia contenziosa.

Noi ci auguriamo che i nuovi patti migliorino efficacemente le condizioni in cui si eseguono i pubblici lavori, specie i ferroviarii, pei quali quei patti furono studiati; ma ci permettiamo di dubitarne.

O.

CONFERENZE SULL'ESPOSIZIONE

DI MILANO

(*Fine — Vedi num.* 41).

Conferenza del prof. Loria. — Il prof. Loria, nella conferenza tenuta il 22 settembre p. p., davanti a buon numero di uditori, senza perdersi in inutili esordii, entrò subito nell'argomento che doveva svolgere, e con parola semplicissima discorse per un'ora di seguito, con chiarezza e competenza non comune.

Egli cominciò coll'asserire che l' Esposizione nazionale di Milano fu una rivelazione, chè l'Italia credeva di essere tributaria dell'estero assai più di quello che realmente sia. Questo fatto, verificatosi in quasi tutte le classi, si palesò in misura molto notevole nella classe 12ª, relativa al materiale ferroviario.

Nessuno avrebbe preveduto che si sarebbero potuti coprire ben 500 metri di binario con macchine e veicoli di fattura nazionale. Il fatto è tanto più consolante, in vista dello sviluppo sempre maggiore delle ferrovie e del traffico, e lascia sperare che in un tempo non troppo lungo non dovremo più ricorrere alle fabbriche straniere pel materiale mobile a noi occorrente.

Le nostre ferrovie (dello sviluppo, alla fine del 1879, di 8,348 chilometri) costarono oltre 2,500 milioni, di cui 230 circa furono impiegati nell'acquisto del materiale mobile; ma di questi, soli 53 furono spesi in paese. Siccome in pochi anni si dovranno spendere ancora oltre 120 milioni pel materiale mobile, così è d'immenso interesse che l'industria della fabbricazione di esso vada sempre più sviluppandosi. L'Esposizione dimostra anche che i nostri ingegneri ed industriali stanno al livello dei più distinti ingegneri ed industriali stranieri.

Le rotaie, con cui si armano le nostre strade, sono tutte di fabbricazione estera; e ciò è naturale, occorrendo per tale industria molto combustibile e poca mano d'opera. Il piccolo materiale d'armamento invece è attualmente fabbricato quasi tutto in paese.

Anche le locomotive sono quasi tutte forestiere; ma questo fatto, secondo l'oratore, non basta a dimostrare che nella industria della fabbricazione di esse non si siano fatti dei progressi. Esaminando le locomotive esposte, egli crede si possa provare il contrario; e dimostra come anche pei prezzi non si sia attualmente molto discosti dalle fabbriche straniere. Asserisce che le nostre officine sanno e possono fabbricare le locomotive, ma non lo fecero nell'incertezza d'un lavoro continuato, e perchè poco incoraggiate dalle Amministrazioni ferroviarie. Ritiene che il Governo deve cooperare allo sviluppo dell'industria, ma si dichiara contrario alla creazione d'un opificio governativo o sussidiato dal Governo. Vorrebbe che *il Governo* appaltasse le locomotive alle fabbriche nazionali, lasciando ad esse dei termini abbastanza lunghi per la consegna; e sostiene che, seguendo questo sistema per dieci anni, l'iniziativa privata basterebbe a sollevare questa industria al livello della forestiera.

La fabbricazione dei veicoli rappresenta una vera vittoria dell'industria nazionale; ed i nostri veicoli per strade ferrate possono gareggiare cogli esteri pel prezzo, la finitezza del lavoro, l'eleganza delle forme e la comodità delle disposizioni. Qui il prof. Loria si estende a far rilevare le particolarità dei diversi veicoli esposti dalle Amministrazioni ferroviarie italiane, fermandosi in particolar modo sulle esposizioni delle Società Veneta e Sicula.

A proposito dei veicoli per *tramways*, cita la Ditta Grondona, alla quale spetta il primato e l'onore d'avere resa impossibile ogni concorrenza straniera.

Passando alle questioni che si collegano colla sicurezza dei viaggiatori, egli parla dei segnali e dei freni. Descrive l'apparecchio esposto dall'Alta Italia, e ideato dal signor Scartazzi, col quale si fanno scoppiare automaticamente dei petardi, quando le locomotive si avvicinano troppo; e il blok-sistema Ceradini, che fu esperimentato con tanto successo sulla linea Genova-Spezia. Riguardo ai freni, dimostra i vantaggi dei freni continui, e descrive quello Smith-Hardy applicato al convoglio dell'Alta Italia, e quello a catena applicato al convoglio della Veneta. Lamenta che non figuri all'Esposizione alcun esempio del freno Westinghouse ad aria compressa; però conchiude che, nelle condizioni di traffico e di velocità delle nostre linee, non si sente ancora l'assoluto bisogno di simili disposizioni.

L'oratore prende poi a parlare del sistema Agudio; lo descrive, ne dimostra i vantaggi, ed augura che se ne faccia presto una prima applicazione alla ferrovia di Superga.

Conchiude dicendo che, più che a quanto si è fatto nell'industria della fabbricazione del materiale mobile, si deve guardare a quanto manca ancora, cioè allo sviluppo nella fabbricazione delle locomotive, alla fabbricazione degli assi montati e delle molle; e spera che ben presto chi dovrà occuparsi del materiale ferroviario potrà sostenere che l'Italia si è resa completamente indipendente anche in questa importantissima industria.

L'uditorio salutò l'egregio professore con vivo e prolungato applauso.

Conferenza del prof. Clericetti. — Il prof. Clericetti tenne il 29 settembre la sua conferenza sui grandi manufatti in

Italia nell'ultimo ventennio, innanzi ad un uditorio scelto e numeroso. Egli trattò dei ponti metallici ed in muratura, perchè costituiscono il genere di costruzioni civili, che più mostrano il progresso compiuto dalla scienza dell'ingegnere. Mostrò come, per apprezzare giustamente i manufatti moderni, convenga distinguere nettamente lo scopo che hanno in mira, cioè di raggiungere la massima economia, compatibile con una stabilità soddisfacente, mentre i Romani aspiravano, nelle loro costruzioni, ad una grande stabilità e ad una durata senza limiti. Ciò dipende e dal diverso ordinamento della società moderma, per cui le fonti di dispendio in opere pubbliche sono infinitamente cresciute; e dal fatto che la maggior parte dei manufatti romani ebbe un'origine militare, poichè l'esercito costituiva il Genio civile dell'epoca.

Disse che la scienza delle costruzioni, affatto moderna, è sorta appunto dalle nuove esigenze, e che i manufatti recenti, studiati sotto il loro vero punto di vista, mostrano che l'architettura può dirsi tuttavia una espressione fedele della società.

Parlò dei 4 grandi ponti costruiti sul Po, con travature reticolari a fondazione tubulare ad aria compressa; accennandone brevemente la fisonomia particolare, e le grandi dimensioni delle travate, per arrestarsi più a lungo sopra un particolare, che mostra il principio cardinale moderno di opporre la minima resistenza agli ostacoli della natura, in opposizione al metodo antico, che consisteva nell'opporre la massa, ossia la forza alla forza. E ciò risulta dallo spessore delle pile che, benchè sottoposte al dinamismo continuo della corrente, presentano alla sommità uno spessore, che è il sesto di quello delle pile del ponte eretto da Traiano sul Danubio. Accennò ad altri ponti romani, dove il principio della massima reazione appare assai evidente; e citò altresì alcune opere del medio-evo, come il ponte vecchio di Verona e quello di Pavia, per mostrare come esso durasse anche nei secoli di mezzo. Disse poi che, non solo gl'ingegneri moderni riducono al minimo lo spessore delle pile, ma ricorrono alle esili stilate in ferro ed alle grandi travate per inceppare il meno possibile il regime del fiume e la navigazione.

Accennò all'importanza della navigazione fluviale, sotto l'aspetto dell'economia dei trasporti, esprimendo il desiderio che essa acquisti da noi un maggiore sviluppo; ed accennò altresì alle condizioni che alcuni Stati dell'Unione americana ebbero ad imporre, rispetto all'ampiezza delle travate da ponte, affinchè la navigazione non sia inceppata.

Il prof. Clericetti accennò quindi al fatto, che i 4 ponti sul Po menzionati siano stati eretti da Case estere; ma che da qualche tempo possiamo dirci emancipati, se non per la materia prima, certo per la montatura e costruzione effettiva di ogni genere di opere metalliche. Disse che la Società italiana di costruzioni, che ha sede in Napoli, merita una menzione distinta sotto tale riguardo; accennò ad alcuni grandi manufatti da essa costruiti, come i viadotti di Castellaneta, Palagianello e S. Stefano, e poi ai ponti sul Fella per la ferrovia Pontebbana.

Il professore passò quindi a descrivere brevemente alcuni importanti manufatti, che la Casa stessa, diretta dall'ing. Cottrau, eseguirà prossimamente nelle provincie nostre, cioè il ponte di Sesto Calende a due binarii a due vie, con una campata di 100 metri, ed il viadotto sull'Olona per la ferrovia Malnate-Varese.

In seguito il professore Clericetti espresse il desiderio di una maggiore unità di tipi nella composizione delle travature metalliche, accennando come lo spirito di iniziativa, che è pure uno dei principali fattori di progresso, non abbia molta fortuna in tutta Europa; e come solamente nell'America del Nord l'ingegno inventivo trovi raramente ostacoli insuperabili, e perciò i manufatti presentino colà una grande varietà di tipi ed un carattere di ardimento ignoto altrove.

Mostrò quindi come le Ditte nostre siano in parte giustificate da questa specie di impero dell'abitudine, per la concorrenza formidabile che ebbe ed hanno da sostenere colle Case estere; ma già alcune costruzioni acennano ad un indirizzo più largo. Nominò, a questo proposito, il ponte sul torrente Celina, dovuto agli ingegneri Richard e Biadego, e costrutto dalla ditta Galopin e Süe di Savona, che presenta un arco di 83^m,00 di luce; accennò ad un tipo di ponte ad arco metallico senza spinta, ideato dal Cottrau per un ponte in Sardegna, ed un altro a Castellammare del Golfo; e finalmente al ponte che sorgerà presso a Trezzo, vicino ai ruderi del castello di Azzone Visconti, che presenterà un'arcata di 52^m: 00 di ferro tra due altre di pietra.

Passò quindi ad esporre le ragioni per cui la ghisa sia omai bandita dai ponti come materiale precipuo, e solo per la grande resistenza alla compressione, sia usata per foggiarne parti secondarie; tanto più che la decorazione, facile colla ghisa, è ora quasi esclusa dai ponti. Disse come il ferro ne ha preso completamente il posto per le sue qualità preziosissime, per la sua perfetta elasticità e pari resistenza, tanto a tensione che a pressione, per cui il calcolo determina facilmente le dimensioni proprie ad ogni parte di un manufatto. Disse poi che vi sono diverse cause, non sottoposte a calcolo, le quali debbono influire sulla ripartizione ed intensità degli sforzi massimi; che tale circostanza inspirando il dubbio che i massimi effettivi potessero essere superiori notevolmente a quelli stabiliti, sorse il desiderio di constatarne sperimentalmente la intensità.

A tale scopo furono composti varii congegni, e fra questi il micrometro moltiplicatore dell'ingegnere Alberto Castigliano, che il professore descrisse brevemente, avendone portato alla Conferenza un modello. Accennò poi ai risultati di tali constatazioni sperimentali, che sono favorevoli alla stabilità dei ponti di ferro, inquantochè i massimi sforzi constatati apparvero inferiori a quelli calcolati.

Accennò poi ad un altro timore riguardo alla durata dei ponti in ferro: il pericolo dell'ossidazione. E qui pure i risultati dedotti da osservazioni minute, continuate a lungo, appaiono favorevoli; per cui conclude che i grandi manufatti di ferro dureranno abbastanza a lungo.

Passò quindi a dire dei grandi manufatti di muro, pei quali sentiamo una predilezione istintiva per la solidità più evidente, e perchè costituenti un genere di costruzione di origine italiana, giacchè i Greci e gli Egizii non conoscevano l'arco, mentre esso era noto agli Etruschi, ed in Roma fu costrutto qualche ponte sul Tevere 600 anni prima dell'èra nostra.

Prima di accennare ai singoli manufatti, il professore parlò dei caratteri generali dei ponti di muro recenti, in relazione cogli antichi, e principalmente della maggiore loro leggerezza, che appare dal minore rapporto fra lo spessore in chiave e l'ampiezza delle medesime, nonchè fra il pieno ed il vuoto.

Descrisse quindi brevemente le due più grandi arcate che siano ora in Italia, che sono pure le maggiori costruite, fatta eccezione di una in Inghilterra e di altra in America: sono quelle del ponte Annibale sul Volturno, e del ponte del Diavolo sul Sele, ambedue nelle provincie napoletane, costrutte dal 1870 al 1872. Questi due ponti presentano un'arcata di 55 m., e furono costrutti dall'ingegnere Giustino Fiocca, a cui il professore tributò un largo encomio, accennando anche alla sua fine misteriosa, che ne accomuna la memoria a quella del povero Mengoni. Disse quindi come le notizie relative a questi ponti figurino all'Esposizione in quella magnifica raccolta di monografie esposte dal Ministero dei lavori pubblici, che sono la giustificazione più ordinata e completa del dispendio sopportato dallo Stato in opere pubbliche, comprese le poste e i telegrafi, dal 1860 al 1880, dispendio che oltrepassa i tre miliardi di lire.

Il professore, per dare risalto ad un altro carattere distintivo delle opere moderne, quello cioè della rapidità nella costruzione, menziona il ponte di Trezzo, eretto da Azzone Visconti, e distrutto dal Carmagnola dopo 45 anni, che presentava l'arco di mattoni più grande che sia mai stato eretto. Quell'arco, di 72 m. di luce, fu detto dai cronisti del tempo l'ottava maraviglia del mondo, non solo per la mole e l'ardimento, ma anche perchè furono impiegati soli 7 anni e tre mesi a costruirlo. Ebbene, il ponte del Diavolo fu eretto completamente in un anno, e quello sul Volturno in soli dieci mesi di lavoro Il ponte che tien

dietro in mole ai due menzionati, è quello distrutto nel 1874-75, sul torrente Fegana ai bagni di Lucca, che presenta la corda di 48m.00, costrutto con singolare diligenza ed accuratezza dall'ing. Giulio Marzocchi, capo dell'Ufficio tecnico di quella città. Questo ponte ha comune coi primi il metodo di costruzione in due anelli sovrapposti, metodo già usato dai Romani, come appare dai ruderi delle Terme, pregevole per risparmio di legname nelle cèntine, ma forse difettoso sotto l'aspetto della buona ripartizione delle pressioni. Infine il professore accennò ad un altro bel manufatto recente, costrutto sotto la direzione espertissima dell'ing. Cesare Bermani, il ponte-viadotto di Rovato sull'Oglio nel 1877, che presenta una bella arcata mediana della luce di 42m.00.

In relazione a questo manufatto ed al precedente, il professore Clericetti accenna, dietro i risultati delle esperienze da lui medesimo istituite presso il nostro R. Istituto tecnico superiore, al notevolissimo e rapido progresso compiuto in questi ultimi dieci anni dall'industria della fabbricazione dei mattoni, mostrando colle cifre come, con un'argilla ben purgata, ben foggiata, e cotta nelle moderne fornaci, si possa raggiungere la resistenza delle pietre calcari.

In seguito, il professore accenna ad un genere moderno di ponti di muro, notevole pel risparmio a cui conduce, e soprattutto pel concetto a cui sono informati, il quale è in opposizione a quanto era prima ammesso, come uno dei caratteri differenziali fra la pietra ed il metallo. Si tratta cioè dei ponti ad anelli contigui od indipendenti, in sostituzione agli apparecchi speciali per vôlte oblique, i quali convengono per grandi sbiechi, e quando le imposte siano superiori sempre al livello delle piene. Poi accenna brevemente al progresso recente nei metodi di disarmo delle vôlte, dovuto all'uso delle sabbie.

Infine il professore, dopo di aver mostrato colle cifre che il mattone è il materiale più economico per la costruzione di grandi ponti, ed anche il più durevole, esprime il desiderio di un ardimento ancora maggiore nelle vôlte di ponte: ardimento che era già desiderato, sino dalla fine del secolo scorso, dal celebre Perronet, il quale diede il progetto di un arco di 160 metri. Egli dice che, se nello scorso secolo si credeva possibile un maggiore ardimento, quando non si conoscevano i cementi idraulici, la fabbricazione dei laterizii era imperfetta assai, e la teoria delle vôlte ancora bambina, a maggior ragione dobbiamo ora desiderare che le proporzioni del ponte di Trezzo siano superate, e che sorga un ponte di almeno 100 metri di luce, che compendii il progresso della scienza e della pratica, sia l'espressione più ardita dell'indirizzo moderno, e completi lo sviluppo di un genere di manufatti, che è una vetustissima gloria italiana. —

Questa conferenza, così ricca di raffronti tra le opere antiche e le moderne, e comprovante come queste sieno, sotto molti aspetti, superiori alle prime, benchè non paiono, interessò assai l'uditorio, che ammirò l'erudizione dell'egregio professore, la grande competenza sua in questo argomento, a cui si accoppiava una semplicità di eloquio non comune; laonde, al finire, gli fu largo di applausi.

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 23 ottobre.

L'illuminazione elettrica dell'*Opera*, e la distribuzione dei premii agli espositori, che più si distinsero nella grande gara internazionale di elettricità, formano l'oggetto principale della pubblica discussione in questa settimana.

Martedì scorso, moltissimi invitati assistevano ad un saggio d'illuminazione elettrica dell'*Opera*, ma dobbiamo aggiungere che la più gran parte provò una reale disillusione. Da per tutto il gas brillava come se si fosse trattato d'una festa di gala, senza il concorso della luce elettrica; cosicchè riesciva alquanto difficile il formarsi un criterio esatto sulla efficacia dei due modi d'illuminazione messi in concorrenza. È incontestabile che una completa sostituzione della luce elettrica a quella del gas avrebbe meglio impressionato la folla accorsa con tale idea.

Quantunque l'esperimento risultasse così molto incompleto, esso servì nondimeno a provare che l'illuminazione elettrica d'una sala teatrale, bene applicata, lungi dall'essere fastidiosa alla vista, riesce invece brillante ed imponente. Altre considerazioni poi di capitale importanza dovrebbero farla preferire. I pericoli d'incendio inerenti all'illuminazione a gas, le emanazioni deleterie che si sviluppano coi prodotti della combustione, il calore emesso dalle fiamme, le deteriorazioni che ne derivano alle dorature e pitture della sala, sono altrettanti difetti abbastanza importanti, che servono a propugnare l'adozione d'un sistema d'illuminazione più efficace, e nel tempo stesso totalmente esente da tali inconvenienti.

All'entrata, lungo il sontuoso scalone d'onore, 38 potenti lampade *Brush* fornivano una brillante illuminazione, che aumentava ancor più l'effetto di questo capolavoro d'architettura. Circostanza importantissima da notarsi dal punto di vista scientifico, si è che la corrente di queste lampade proveniva dal Palazzo dell'Industria, col mezzo d'un conduttore in rame di 6,600 metri (andata e ritorno), stabilito nei canali sotterranei della città. La resistenza opposta dalla luce rappresentava 1,25 *Ohm* per chilometro, *ciò* che corrisponde alla resistenza opposta da 125 *metri circa* di filo telegrafico ordinario.

La macchina dinamo-elettrica di 32 cavalli-vapore, produttrice della corrente, era quella che alimenta seralmente un circuito di 40 lampade nell'interno dell'Esposizione; per cui il percorso di 6,600 metri d'una corrente così forte dà luogo ad una perdita di sole 2 lampade su 40: la perdita totale d'energia è quindi rappresentata da 1/20. Possiamo aggiungere, a questo riguardo, che la Società di Lione, acquisitrice del sistema Brush per l'esercizio in Francia, si propone di costruire nei dintorni del Campo di Marte un vasto Stabilimento meccanico, dal quale emanerà la corrente necessaria alle varie lampade che si stabiliranno nei diversi punti della Capitale francese.

Quando entrammo nella sala teatrale, la luce del gas era ridotta al minimo d'intensità: si può dunque dire che l'illuminazione era allora fatta *quasi* esclusivamente dalle 72 candele *Jablochkoff*, stabilite nel contorno superiore, le quali emettevano, attraverso delle lenti, una bellissima luce nelle diverse parti del teatro. Ad un tratto, si soppresse l'illuminazione elettrica, e la sala intera rimase immersa in una oscurità relativa. Trascorsi due o tre minuti, si aprirono completamente i rubinetti del gas, e si potè allora formarsi un criterio della differenza d'illuminazione dei due sistemi. La sala riescì ancora abbastanza bene illuminata, benchè di effetto inferiore a quello di qualche minuto prima colle candele Jablochkoff. Allorquando quest'ultime furono riaccese, la sala presentò un aspetto fino allora sconosciuto. Le fiamme a gas furono poi di nuovo ridotte, senza che siasi notata una sensibile differenza nell'effetto generale.

La sola obbiezione che si possa fare, sarebbe la necessità di ridurre l'illuminazione della sala in momenti dati; ma non crediamo che tale difficoltà sia insuperabile, giacchè, anche ammettendo che il sistema (quale è appunto il Jablochkoff) non possa prestarsi ad una differenza d'intensità, è sempre facile d'interporre, tra le sorgenti costanti e la sala, un diaframma graduato, che riduca nella proporzione voluta l'illuminazione dell'ambiente.

La superiorità della luce elettrica, in confronto di quella emessa dal gas, non era punto discutibile: essa non riesciva del tutto nociva alla vista, ed anzi quasi quasi si sarebbe ignorata la sorgente d'una così potente illuminazione.

Anche in altre parti del teatro si applicò l'illuminazione elettrica. La sala del Caffè, accanto al Ridotto, era magnificamente illuminata colla luce diffusa emessa da 4 regolatori *Jaspar*. Ma perchè mantenere anche quì in attività i

candelabri a gas? Se non vi si prestava una particolare attenzione, nessuno avrebbe potuto affermare che questi ultimi funzionavano.

Nella sala principale del Ridotto, parecchie lampade ad incandescenza pura erano applicate insieme coi candelabri a gas. La loro luce non differiva in modo sensibile, nè in intensità, nè in colore, da quella del gas. Solo le due sale estreme erano illuminate esclusivamente con lampade *Maxim*, e numerosi spettatori vi stazionavano con visibile compiacenza. La costanza assoluta di questa sorgente luminosa è diversamente apprezzata dal pubblico: alcuni la considerano come un pregio, altri come un difetto. Questi ultimi trovano che l'oscillazione propria delle fiamme a gas dà alle sale un aspetto allegro, vivace, che manca nelle lampade ad incandescenza pura. Da parte nostra, riteniamo che in tale materia qualsiasi giudizio sia prematuro: tutto si riduce ad una questione di abitudine.

L'esperimento dell'illuminazione elettrica dell'*Opera*, benchè incompleto, ha però dimostrato all'evidenza la possibilità d'una conveniente applicazione dell'elettricità per illuminare con questo mezzo le grandi sale teatrali; ed è a desiderarsi che una prova più completa venga presto fatta, la quale metterà in vista tutti i vantaggi ed i difetti che ne possono derivare. —

In una sala del Conservatorio musicale, si effettuò ieri sera la distribuzione dei premii relativi all'Esposizione elettrica. Questa solennità avrebbe dovuto regolarmente farsi ad altra epoca, con pompa e fasto; ma la partenza imminente d'un gran numero di giurati costrinse il Ministro delle poste e dei telegrafi a procedere senz'altro alla cerimonia.

Il sig. Cochery aperse la seduta con un breve discorso, nel quale constatò la riuscita dell'Esposizione, che fu giornalmente frequentata da 6 a 7,000 visitatori. Espresse infine il desiderio che i germi raccolti nel Palazzo dell'Industria possano svilupparsi e fecondare l'avvenire coll'unione degli sforzi comuni.

Poscia il sig. Mascart, relatore generale del Giurì, fece un cenno sommario dei risultati tecnici dell'Esposizione, cenno che vorremmo riprodurre completamente, se non fosse troppo lungo. Dobbiamo dunque limitarci ad accennarne le parti principali.

Il sig. Mascart constatò dapprima che la costruzione delle pile non ha subito alcun progresso notevole. La lotta è sempre circoscritta, con maggiore o minor successo, a combattere gli effetti della polarizzazione ed il lavoro inattivo interno; ma in tutte le applicazioni importanti, la telegrafia compresa, la tendenza dell'industria è di sostituire le macchine d'induzione alle pile. I primi saggi di accumulatori fanno sperare che ben presto potranno perfezionarsi e riescire utilissimi all'industria.

Le macchine magneto-elettriche furono una delle grandi curiosità dell'Esposizione. Si realizzarono tutte le soluzioni teoriche del problema; ed il loro buon funzionamento in ogni classe d'applicazioni farebbe credere che hanno raggiunto la perfezione, se non fosse prudente di esprimersi con riserve in una scienza così feconda di sorprese.

La telegrafia ha fatto molti ed importanti progressi, che aumentano il lavoro delle linee in proporzione colossale.

L'impiego dell'elettricità alla sicurezza della circolazione dei treni fu una delle principali preoccupazioni delle Compagnie ferroviarie: l'esperienza ha dimostrato che l'elettricità non è punto un agente capriccioso, ma un servitore fedele e d'una sicurezza assoluta, quando si sappia bene applicarla.

I progressi della telofonia, della radiofonia e dell'illuminazione elettrica furono una vera rivelazione dell'Esposizione.

Il trasporto della forza motrice a distanza ha vivamente preoccupato lo spirito inventivo. Il momento non è lontano in cui l'elettricità potrà trasportarsi a domicilio, regolata e misurata in modo forse più rigoroso che non si fa oggi per l'acqua e pel gas illuminante.

La galvanoplastica non lascia oggi più nulla a desiderare. La fabbricazione degli oggetti domestici assorbe ogni anno 25 milioni di franchi d'argento, cioè circa il quarto della produzione annuale di tutte le miniere conosciute.

Lo studio elettro-chimico è fecondo di risultati, e diviene un potente ausiliare della metallurgia per la purificazione ed il raffinamento dei metalli.

Chi ha visitato l'Esposiziene, e s'è reso conto dei risultati fin ora ottenuti in una scienza così recente, riconoscerà che un nuovo mondo è aperto all'attività dell'intelligenza umana. —

I premii distribuiti si compongono di grandi diplomi d'onore, accordati alle grandi Amministrazioni, agli Stabilimenti industriali ed agli inventori. Fanno seguito le medaglie d'oro, d'argento e di bronzo.

I diplomi d'onore furono, tra gli altri, accordati alle Compagnie ferroviarie del Nord, dell'Ovest e di Parigi-Lione-Mediterraneo; ed agli Stabilimenti industriali Breguet, Christofle per la Francia; alle Case Siemens et Halske di Berlino e di Londra.

I seguenti inventori furono pure premiati col diploma d'onore:

Baudot, Deprez (Marcello), Gramme, Planté (Gastone) per la Francia; Pacinotti (il primo inventore delle macchine dinamo-elettriche, perfezionate poi da Gramme in Francia) per l'Italia; Bell (Alessandro) ed Edison per gli Stati Uniti; Hughes e Thomson (Guglielmo) per l'Inghilterra; Siemens (Werner) per la Germania; e Bjerknes per la Norvegia.

Tra i premiati con medaglia d'oro distinguiamo i seguenti:

Francia — Achard (freno elettrico), Ader (telefono), le Compagnie ferroviarie dell'Est e di Parigi-Orleans, la Compagnia generale d'illuminazione elettrica, Jonsselin, Mercadier, Meritens, Mors, Regnault, Sebert, Serrin, Società Gramme, Società lionese di costruzioni meccaniche e di luce elettrica, e Tesse.

Italia — Golfarelli di Firenze.

Inghilterra — La Compagnia anglo-americana Brush, Crompton, e Swan.

Belgio — Fratelli Carels, Jaspar.

Svizzera — Bürgin.

Germania — Geissler, Hefner von Alteneck.

Austria — Gülcher, Piette e Krizik (Pilsen).

Russia — Gravier.

Tra i premiati con medaglia d'argento notiamo:

Francia — Berjot, Carré (Edmondo e Fernando), Gerard, Jarriant, Mignon e Rouart, Napoli, Reynier.

Italia — Cardarelli, Ceradini (l'inventore del Block-Sistema automatico, la sola medaglia d'argento accordata in questo genere), Ginori Pierucci, Richard.

Inghilterra — Brotherood, Newall, Robey, Saxby e Farner, Spagnoletti.

Infine tra i premiati con medaglia di bronzo si notano:

Francia — Bernard, Callaud, Forest, Hospitalier, Leblanc e Loiseau, Schneider e C., Solignac.

Italia — Bandieri, Castelli (Basilio apparati telegrafici), Cavignato, Pautrier, Gerosa, Mugna, Nigra, Serravalle, Sommati di Mombello.

Ing. N. STEFANINI.

N.B. — Da alcuni giornali rileviamo poi il seguente elenco completo delle onorificenze conferite all'Italia:

Diploma d'onore: Ministero di agricoltura, industria e commercio; Ministero dell'istruzione pubblica; Stabilimento governativo per la fabbricazione delle carte-valori; Istituto Reale topografico militare; prof. Pacinotti, di Cagliari.

Diploma di cooperazione: Istituto delle scienze e lettere di Milano; Museo di Firenze; Università di Genova, Modena, Napoli, Padova, Pavia, Pisa, Torino; liceo Spallanzani di Modena, liceo Volta di Como, liceo Volta di Verona.

Medaglia d'oro: Golfarelli.

Medaglia d'argento: Cardarelli, Ceradini, Ginori Pierucci, colonnello Racagni, E. A. Guglielmini, Richard.

Medaglia di bronzo: Bandieri, Cavignato, Pautrier, Gerosa, Mugna, Nigra, Serravalle, Sommati, Di Mombello.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella notte dal 21 al 22 corr., mentre il treno 37, rimorchiato da due locomotive, percorreva la tratta da Sarzana ad Avenza, sviarono le ultime 14 carrozze, delle quali 8 si rovesciarono lungo l'argine stradale, dopo aver percorso ancora circa 200 metri, ed una rimase completamente frantumata nella cassa.

I viaggiatori erano oltre 150. Nella carrozza-salon subito dopo il bagagliaio si trovava il ministro Depretis, che rimase incolume, continuando la carrozza colle due locomotive e col bagagliaio a correre sulla linea.

In altra carrozza-salon tra le sviate trovavasi il ministro Berti, che rimase anch'egli incolume. Sventuratamente si ebbero invece a deplorare la morte del giovane capitano di Stato-Maggiore sig. Perrone-Raddi, e ferite piuttosto gravi all'on. deputato Cocozza, ing. Mazzedi colla moglie, ed il console cavaliere Segré. Altre 17 persone rimasero offese, ma lievemente, sicchè poterono proseguire per Roma, mentre gli altri vennero trasportati a Sarzana.

Però, contrariamente a quanto fu annunziato da alcuni giornali, le ferite dell'on. Cocozza non ebbero finora per conseguenza l'amputazione della gamba, ed i medici curanti ne garantiscono la guarigione, trattandosi soltanto di uno slogamento con frattura di femore.

Il treno, correva colla velocità normale di 60 chilometri, sopra una linea in pendenza e su di un terrapieno alto da 8 a 10 metri sul piano della campagna.

La prima carrozza, adiacente al break in cui trovavasi l'on. Depretis, si staccò dal treno, e deviò lateralmente a destra, trascinando seco due delle successive. Le altre cinque, che per la velocità acquisita, continuarono a procedere sul binario, trovando nelle carrozze deviate un improvviso ostacolo, precipitarono dal rilevato, descrivendo, rispetto all'asse della strada, come un grande *esse*.

È assolutamente esclusa l'idea di un attentato; ed è pure provato che nessun asse delle vetture si è rotto, e che tutti i cerchioni delle ruote sono al loro posto. Il break dell'on. Depretis perdette bensì gli assi in seguito allo strappo avuto dalla prima carrozza che si staccò, ma essi rimasero interi e sani.

Non sussiste poi l'asserzione di alcuni giornali che dai treni diretti siano per regolamento esclusi i veicoli a due assi.

L'accidente, che portò grave danno a parecchie persone, sarebbe stato forse attenuato di molto, se non del tutto evitato, se il treno avesse avuto un freno continuo automatico.

I danni al materiale si valutano in L. 30,000. Il servizio sulla linea Genova-Pisa venne ristabilito sino dalla notte del 24 al 25.

Riservandoci a dare ulteriori notizie in proposito, annunciamo che venne tosto aperta un'inchiesta, a cui presero parte il comm. Bussi, Commissario tecnico delegato dal Governo, e per conto dell'Amministrazione ferroviaria i capi dei Servizii attivi, cioè i signori Mantegazza, Kossuth e Boselli.

Il comm. Massa, Direttore dell'esercizio, si è recato subito sul luogo del disastro, ove s'incontrò pure col comm Borgnini, ispettore del Genio civile, e col comm. Plancher, ispettore amministrativo presso la Direzione generale delle Strade ferrate, mandati dal Ministero per informarsi *de visu* sullo stato delle cose.

Non possiamo poi chiudere questo breve cenno, senza tributare una parola di elogio al personale, sia superiore che subalterno, così del treno, come delle Stazioni ed Officine, il quale tutto si prestò, non ostante il cattivo tempo, con la massima abnegazione e premura.

><

Stassera, come fu già annunciato dai giornali, partiranno da Milano per Vienna le LL. MM. il Re e la Regina con treno speciale. Questo treno sarà composto di 8 veicoli, cioè: 4 vetture costituenti il treno Reale delle Ferrovie Romane e comunicanti fra loro; 3 vetture *salons*, una pel Presidente del Consiglio, l'altra pel Ministro degli esteri, e la terza per la Casa militare di S. M.; ed il break pel personale di scorta del treno.

Altri veicoli sono destinati alle persone del seguito e di servizio.

Da Pontebba a Vienna, il treno verrà però ridotto a soli 8 veicoli, e ciò per la difficoltà della circolazione sulle linee di montagna della Rudolfiana.

Il treno Reale sino a Pontebba sarà scortato dal Presidente del Consiglio d'amministrazione e dal Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione *delle* Strade ferrate Meridionali, per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici, ha preparato un nuovo schema di Convenzione da stipulare fra l'Amministrazione medesima e la Società concessionaria della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, per regolare i patti ai quali dovrà essere vincolato l'esercizio comune della Stazione centrale di Palermo e del tronco di ferrovia compreso fra questa Stazione ed il distacco della linea Palermo-Trapani dalla via di diramazione al porto di Palermo.

><

Il Consiglio provinciale di Pisa ha dato facoltà alla propria Deputazione di compiere tutti gli atti inerenti alla stipulazione ed alla firma della Convenzione da farsi tra la Provincia di Pisa e l'Amministrazione governativa per il riscatto della ferrovia da Pisa a Colle-Salvetti.

Sappiamo che la Deputazione predetta ha delegato a tale uopo i deputati provinciali: cav. F. Orsini-Baroni, avv. T. Simonelli, ed avv. P. Serafini.

><

Ci scrivono da Porto Maurizio che quella Prefettura si è fatta eco presso il Ministero dei lavori pubblici delle vive ed incessanti istanze dei Comuni, del Commercio e dei cittadini della provincia, affinchè vengano attuate, sulla linea ligure di Ponente, talune modificazioni nell'attuale andamento dei treni ferroviarii, che percorrono quella linea; modificazioni destinate a portare un considerevole vantaggio alle comunicazioni della detta provincia con Genova, e più specialmente a quelle fra Ventimiglia, Albenga ed Oneglia.

Ciò che si chiede dagli instanti al Governo non è lo stabilimento di nuovi treni, ma solo il prolungamento di quelli attuali, acciò possano meglio giovare ai bisogni del Commercio.

Si chiederebbe, infatti, che il treno in partenza da Ventimiglia alle ore 10.20 pom., anzichè arrestarsi a San Remo, proseguisse fino ad Oneglia, e possibilmente fino ad Albenga; e che il treno corrispondente di ritorno da San Remo a Ventimiglia, anzichè prendere le mosse da San Remo, avesse la sua origine ad Oneglia, o meglio ancora ad Albenga, nelle prime ore della giornata.

Con queste modificazioni si renderebbe possibile a moltissimi commercianti il disbrigo dei loro affari ed il ritorno alla propria residenza nella stessa giornata, cosa questa che ora non possono conseguire, con grave detrimento dei loro interessi.

Gli instanti chiederebbero inoltre che il treno delle 6.50 pom. in partenza da Genova non limitasse la sua corsa ad Albenga, ma la proseguisse fino a Ventimiglia.

><

Dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si sta procedendo all'acquisto delle cassette scaldapiedi occorrenti nel prossimo inverno per le vetture di 2.a classe dei treni diretti.

><

Sulla proposta del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie suddette, il Ministero dei lavori pubblici ha approvato che, nella tassazione dei trasporti, la *grafite* sia compresa nella classe B della tariffa generale e nella serie I della tariffa speciale N. 20.

><

Il Consiglio di amministrazione della Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato la proposta della propria Direzione dell'esercizio per la trasformazione di 12 locomotive Stephenson pel servizio delle linee secondarie, senza per ciò modificare le precedenti sue deliberazioni in ordine all'acquisto di piccole locomotive.

><

Il Consiglio stesso ha proposto per approvazione al Ministero la spesa occorrente per la costruzione di una tettoia alla testata destra del ponte sul Po presso Piacenza, da servire come deposito di materiali.

><

Sappiamo che l'Amministrazione suddetta sta trattando colla Società internazionale Belga delle vetture a letto per combinare la circolazione di queste vetture sulla linea da Chiasso a Milano ed oltre, tenuta presente la nuova organizzazione da darsi ai treni in corrispondenza colle linee del Gottardo.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 22 ottobre corrente:

Fu approvato un progetto d'appalto per la costruzione di una tettoia metallica nella Stazione internazionale di Luvino, lungo la ferrovia Novara-Pino.

E furono del pari approvati i progetti riflettenti:

La costruzione dei fabbricati definitivi per viaggiatori nelle Stazioni di Crema e di Casalbuttano, lungo la ferrovia Treviglio-Cremona;

L'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Montegiordano, lungo la ferrovia Taranto-Reggio;

Una condotta d'acqua per alimentazione di un rifornitore nella Stazione di Rocca di Corno, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

L'imbancamento dell'arginatura di Po e Lambro, sulla sinistra di Po, in Comune di Pieve Porto Morene, Provincia di Pavia;

Talune opere di escavo nel tronco tra l'isola di San Giuliano e Mestre, nel canale da Venezia a Mestre;

Ed i lavori di restauro occorrenti alle opere d'arte del porto di Baia, in provincia di Napoli.

><

Il 29 del corr. mese, il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo terrà una seduta, col seguente ordine del giorno:

1. Proposta della Direzione riguardo allo stabilimento della tariffa-merci sulla base del sistema riformato tedesco.
2. Proposta della Direzione per una prolungazione del termine di compimento della costruzione della Galleria del Gottardo.
3. Proposta della Direzione in merito all'autorizzazione alla stessa di poter stipulare una Convenzione coll'Alta Italia per l'esercizio del tronco Dirinella-Luino.
4. Comunicazione della Direzione riguardo ai termini dell'apertura all'esercizio della Galleria del Gottardo e delle linee di transito.
5. Comunicazione della Direzione relativamente al decesso del signor Presidente A. Sulger-Staehelin.
6. Nomina di un supplente della Direzione.
7. Questione relativa alla convocazione di una Assemblea generale straordinaria, onde procedere al rimpiazzo di membri del Consiglio d'amministrazione.

><

Dal Direttore generale delle Strade ferrate, on. comm. Valsecchi, abbiamo ricevuto un esemplare della Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle ferrovie italiane per il 1880, testè pubblicata a Roma coi tipi Eredi Botta.

Riservandoci di occuparcene di proposito, come negli anni decorsi, crediamo opportuno accennare che la Relazione, alla quale è aggiunta un'appendice concernente le *tramvie*, si divide nelle seguenti parti:

1. Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato, già autorizzate da leggi anteriori a quella del 29 luglio 1879;
2. Costruzione di nuove linee di completamento della rrte ferroviaria del Regno, in esecuzione della legge predetta;
3. Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata, con appendice sulla concessione, costruzione ed esercizio delle tramvie a vapore;
4. Esercizio delle strade ferrate italiane.

Nella compilazione dei quadri statistici furono adottate le modalità raccomandate nelle Conferenze internazionali di statistica ferroviaria.

Il volume è elaborato, come al solito, con chiarezza e diligenza, ed è corredato di pregevoli carte delle nostre strade ferrate in esercizio, in costruzione ed in progetto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Leggiamo nel *Diritto* del 20:

Il Parlamento, come è noto, sarà chiamato prossima-

mente a deliberare circa l'esercizio delle ferrovie, e dovrà anzitutto esaminare la domanda che le presenterà il Ministero per prorogare d'un anno il termine dell'esercizio provvisorio delle reti Romane e Alta Italia, all'intento di dar tempo alla formazione dei nuovi gruppi sociali, dei nuovi contratti.

Quanto al progetto per l'esercizio, sappiamo che il Ministero, accettando pienamente la conclusione della Commissione d'inchiesta pel sistema privato, adotterà anche, per quanto sarà possibile, i suggerimenti da quella emessi in proposito.

Ci si assicura infine, che l'on. Baccarini intenda far precedere a qualsiasi contratto la discussione parlamentare sulle basi fondamentali del progetto, che riguardano in ispecial modo la divisione delle reti, le condizioni relative al servizio per lo Stato, ed alla vigilanza ed ingerenza del Governo in ordine alle tariffe, agli orari, ecc. Ciò, secondo l'onorevole Ministro, oltre al lasciare maggiore libertà al Parlamento nelle sue decisioni, varrebbe pure a semplificare ed assicurare la stipulazione dei contratti.

La succursale della Galleria dei Giovi. — Il *Pop. Rom.* scrive:

Gli studii per la succursale della Galleria dei Giovi, sulla linea Genova-Alessandria, sono ultimati, e già concretati in un disegno di legge, che l'on. Baccarini presenterà alla Camera alla ripresa dei lavori parlamentari, domandandone l'urgenza.

Ferrovia Novara-Pino — Alle ore 10 antim. del 4 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano, Novara e Como, si addiverrà simultaneamente agli incanti per lo appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino, diviso in 3 distinti lotti, come segue:

I. Oggetti diversi in acciaio e ferro pel complessivo importo di L. 500,000; II. Idem pel complessivo importo di L. 80,000; III. Idem pel complessivo importo di L. 107,000. Consegna entro 6 mesi alle Stazioni di Oleggio, Sesto Calende, Laveno e Luvino.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

Le cauzioni provvisorie sono fissate: pel I lotto in lire 25,000, pel II in L. 4,000, e pel III in L. 5,350; le cauzioni definitive in L. 50,000 pel I, L. 8,000 pel II, e lire 10,700 pel III; le une e le altre in numerario o rendiia D. P.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. — Alle ore 10 antimeridiane del 12 novembre p. v. presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Treviso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, compreso fra Treviso e Ponte di Piave, della lunghezza di m. 18,724.21, in provincia di Treviso (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,208,140.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 21, a partire dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 110,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D P.

Ferrovie venete complementari. — Il Consiglio comunale di Piove ha votato all'unanimità la seguente deliberazione:

« Considerato che il Consiglio provinciale di Venezia, con deliberazione 18 giugno p. p., ha approvato la proposta di chiedere la concessione della linea ferroviaria Mestre-Piove-Cavarzere-Adria, colla quale vengono ad essere in massima parte soddisfatti i bisogni del Comune di Piove;

« Ritenuto che, data l'esistenza di questa linea, Padova dovrebbe trovare del suo massimo interesse l'allacciarvisi mediante il tronco Padova-Piove;

« Ritenuto però che, senza questo movente, riescirebbe molto difficile indurre le Rappresentanze provinciale e comunale di Padova a favorire ed a concorrere nella costruzione della sola Padova-Piove-Chioggia, che formava l'unica aspirazione del Comune, e che sarebbe stata, senza dubbio, destinata a portare grandi vantaggi a Padova stessa:

Delibera:

« Applaude all'iniziativa coraggiosamente presa dal Consiglio provinciale di Venezia per completare la rete ferroviaria veneta, con obbiettivo al commercio marittimo e terrestre di quella grande città;

« Fa voti perchè il Ministero dei lavori pubblici appoggi le deliberazioni di quell'onorevole Consiglio;

« E si propone di concorrere a facilitare la costruzione della linea Venezia-Adria con tutti i mezzi morali e materiali di cui può disporre il Comune ».

Ferrovia Parma-Spezia. — A proposito del tronco Parma-Fornovo, visitato testè dal ministro Baccarini, il *Giorn. dei lavori pubbl.* ha i seguenti ragguagli:

Salvo il risultato degli studii che rimangono a compiersi, la lunghezza della ferrovia Parma-Spezia si ritiene di chil. 122.

I lavori per la costruzione di detta linea vennero intrapresi verso la fine del 1880 nel tronco Parma-Fornovo, e stanno per essere attaccati anche verso Spezia in Val di Magra.

Il tronco Parma-Fornovo, il più facile di tutta la linea, ha la lunghezza di m. 23,829.

Le Stazioni da eseguirsi lungo questo tronco sono due, cioè: l'una per Collecchio al chil. 11 + 700, e l'altra a Fornovo al chil. 23.

La differenza di livello fra le Stazioni estreme è di metri 83.95, essendo la Stazione di Parma a m. 58.65, e quella di Fornovo a m. 142.60 sul livello del mare.

La pendenza massima, lungo il tronco che si considera, corrisponde a m. 7.40 per 0[00, ed il minimo raggio delle curve è di m. 400.

Sonvi 23 case cantoniere, 32 opere d'arte, ed una galleria della lunghezza di m. 195, la quale viene dopo la Stazione di Fornovo.

I lavori per la costruzione di questo tronco, escluse le espropriazioni permanenti, l'elevazione dei fabbricati, la fornitura e la posa del materiale d'armamento, vennero appaltati alla Impresa Bottelli per la somma di L. 805,936.84, depurata dal ribasso del 35.85 fatto sui prezzi d'appalto.

I lavori procedono regolarmente, e già ne sono eseguiti per un importo corrispondente ai 7[10 dello ammontare dello appalto.

— Il progetto d'appalto. testè approvato dal Consiglio di Stato, pei lavori di costruzione del tronco Caprignola-Grotto della detta ferrovia Parma-Spezia, è stato preventivato con la spesa di L. 4,825,695, di cui L. 3,948,790 a base d'asta.

Il percorso del tronco misura una lunghezza di metri 10,314, e si sviluppa lungo la sinistra del Magra.

Le curve si sviluppano con raggio non inferiore a m. 400.

Sul tronco in parola sono proposte la Stazione di Aulla-Fivizzano e la fermata di Terrarossa.

Ferrovia Bologna-Massa Lombarda. — Si ha da Bologna, 10:

Gli studii per la linea ferroviaria da Bologna a Massa Lombarda sono già incominciati.

Una squadra, composta di varii ingegneri, sotto la direzione dell'ingegnere Minarelli, è già arrivata coi rilievi fino a Sesto Imolese, e sabato al più tardi giungerà a Massa Lombarda.

Ferrovia di Valle Seriana. — Leggiamo nella *Gazzetta di Bergamo*, del 22:

La Società Belga, assuntrice della linea ferroviaria della Valle Seriana, abbandona il deposito di garanzia, e col deposito, la costruzione della ferrovia stessa. Era già da pa-

recchi giorni che un esito così doloroso ci era fatto temere; noi non volemmo farne motto ai lettori, perchè ci lusingavamo che tutto sarebbe stato scongiurato, e non volemmo perciò diffondere invano notizie allarmanti. Ma, pur troppo, i nostri timori si sono verificati, e così l'esodo della ferrovia di Valle Seriana entra in una nuova fase.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — La Società generale per le ferrovie complementari, sedente in Roma, con istromento stipulato il giorno 18 di questo mese, ha rilevata dal Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina, la concessione della linea fra Arezzo e Fossato.

Questa linea è di quarta categoria, della lunghezza totale di 132 chilometri. Essa percorre la valle superiore del Tevere e l'altipiano di Gubbio, e serve a congiungere direttamente la Toscana con la regione appenninica dell'Umbria e con le Marche. La Società per le ferrovie complementari comincierà i lavori nel corso del prossimo gennaio, e si propone di aprire la linea all'esercizio nel termine di due anni.

— Il *Pop. Romano* aggiunge:

Lunedì si è riunita in Città di Castello l'assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina, la quale, presenti 24 delegati, approvava alla unanimità il contratto di sub-concessione della linea Arezzo-Città di Castello-Gubbio-Fossato a favore della Società generale per le ferrovie complementari sedente in Roma.

L'assemblea si è sciolta fra gli applausi all'onorevole comm. C. Dari ed alla Deputazione amministrativa del Consorzio per la Convenzione conclusa con la Società Romana.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Si ha da Arezzo, 24:

Ieri riunivasi a Bibbiena il Consorzio per la ferrovia Arezzo-Stia. La discussione fu animatissima. Venne approvata a grande maggioranza la proposta di una Convenzione, che stipulasi oggi, sopra il progetto dell'ing. Negri.

Ferrovie Romane. — La Direzione ha pubblicato un Avviso annunciante che il Consiglio d'amministrazione della Società, nella seduta del 17 corr., ha deliberato l'aggiunta al programma dell'adunanza generale, da tenersi il 27 pur corr. (come fu già annunciato), di sette nuove proposte, presentate, la prima dall'azionista Augusto Pilliot, le altre dall'azionista avv. Giuseppe Cameroni.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso, in data 19 corr.

Per norma del pubblico, riportansi qui appresso le disposizioni seguenti:

1. L'obbligo, di che nell'Avviso del 13 marzo 1880, di far cioè scortare le spedizioni di piante vive, dirette alla Francia, da una speciale autorizzazione del Ministero francese per l'agricoltura e commercio, viene esteso anche alle spedizioni di *terra vegetale*, destinate alla importazione in quello Stato.

2. È permessa l'introduzione nell'Impero Austro-Ungarico della frutta, della verdura, degli agrumi, ecc., con esclusione di piante e di arbusti, ed a condizione che le spedizioni di tali merci vengano visitate internamente dalla Dogana austriaca.

3. L'importazione in Francia delle uve vendemmiate è permessa per il transito di Modane, ma vietata per quello di Ventimiglia.

Nell'informare gli interessati delle disposizioni sopra accennate, si richiama, a sovrabbondanza, quanto si ebbe a far noto coll'Avviso del 25 febbraio 1880, circa la nessuna responsabilità che quest'Amministrazione intende assumersi per i trasporti di cui si tratta, in relazione al più o meno esatto eseguimento delle disposizioni stesse.

— La suddetta Direzione dell'esercizio ha pure pubblicato quanto segue:

Chiudendosi col giorno 1° novembre p. v. l'Esposizione nazionale in Milano, si previene il pubblico che la vendita degli speciali biglietti di andata e ritorno per Milano, valevoli per 15 giorni, di cui nell'Avviso in data 20 aprile a. c., cesserà con l'ultimo treno di detto giorno, e che i portatori dei biglietti stessi dovranno aver compiuto il viaggio di ritorno entro il giorno 15 dello stesso mese.

La distribuzione invece dei biglietti di andata e ritorno, per gite nelle città e nei paesi circostanti a Milano e per escursioni ai laghi Maggiore, di Como, ecc., di cui nell'Avviso in data 3 maggio p. p., verrà continuata, tanto presso la Stazione centrale, quanto presso l'Agenzia di città in Milano, fino a tutto il giorno 12 novembre, alle stesse condizioni in detto Avviso contenute.

Tramway Saluzzo-Revello. — Domenica scorsa doveva aver luogo la inaugurazione della tramvia a vapore Saluzzo-Revello; ma è rimandata a giorno indeterminato, perchè la Commissione tecnica collaudatrice ha ritenuto che alla sicurezza e regolarità del carreggio sono indispensabili altri lavori.

Questi lavori non ancora compiuti, e che il concessionario signor Berrier Delaleu credeva di poter eseguire dopo l'inaugurazione, sono: alcuni spargimenti di ghiaia e di terra necessarii al coordinamento della superficie percorsa dal binario con la superficie libera; alcuni tratti di binario a doppia rotaia col relativo selciato intermedio, che il Capitolato vuole eseguiti ad ogni cento metri; i mucchi di ghiaia da comporsi in sede propria e distinta dall'asse stradale, imposto dal Capitolato; e finalmente l'allargamento, in alcuni punti, della strada avente meno di sei metri.

A condurre a perfezione tali lavori, non si dovrebbero impiegare più di quindici giorni; ma il concessionario pare non sia stato ancora regolarmente diffidato ad eseguirli, e quindi ha protestato sui giornali.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 21 scrive:

In questi giorni abbiamo veduto che nella galleria di Massagno si sta piazzando, per conto dell'Amministrazione federale dei telegrafi, il cavo sotterraneo, che deve servire di conduttore dei diversi fili telegrafici aerei. Detto cavo è composto di sette fili di rame, isolati fra loro da uno strato di guttaperca e da una fasciatura di filo di canape incatramato; poi tutti i fili sono riuniti in un unico cordone mediante un nastro di tela inzuppato di catrame, a cui è sovrapposto per tutta la sua lunghezza un involucro di piombo in forma di tubo. Dai due imbocchi della galleria il cordone sotterraneo si raccorda coi fili aerei per mezzo di uno scaricatore, destinato a preservare i diversi conduttori del cavo dalle scariche atmosferiche. Il piazzamento si fa rasente terra, dal lato d'uno dei piedritti, in apposito canaletto riempito di scoria di carbone fossile e coperto di mattoni. In conseguenza, tutta l'attuale linea telegrafica viene traslocata dalla cantonale lungo la linea ferroviaria.

— Leggesi poi nella *Gazz. Ticin.* del 24:

A quanto annunciano i fogli dell'interno della Svizzera, i prezzi del percorso sulla ferrovia del Gottardo da Milano a Lucerna, Zurigo e Winterthur sarebbero calcolati come segue:

CORSE ORDINARIE

		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Lucerna-Milano circa	Fr.	36.—	25.20	18.—
Zurigo Milano circa	»	39.80	27.90	19.90
Winterthur-Milano circa	»	42.60	29.90	21.30

Queste cifre non sono però fissate in modo definitivo, e quindi possono essere ancora modificate.

Dal 1° gennaio 1882 in poi, il tunnel del Gottardo, cioè il tronco Göschenen-Airolo, sarà aperto al pubblico servizio. L'Amministrazione postale federale si assume il servizio postale per suo conto, e ne indennizza la Ferrovia del Gottardo; invece il servizio merci vien fatto dalla Ferrovia del Gottardo per conto proprio.

L'apertura dell'intera linea Rothkreuz-Chiasso è prevista per il 1° giugno 1882. Come è noto, per la medesima

epoca gli Italiani dovrebbero aprire la linea di raccordo Pino-Oleggio (la più breve via per Genova); ma, siccome per il 1° giugno quella linea non sarà terminata, così si agita la quistione se la ferrovia del Gottardo dovrà, da parte sua, mettere in esercizio il tronco Cadenazzo-Pino, tronco che ha solo importanza quando sia compiuta la linea di continuazione Pino-Oleggio; oppure se debbasi aspettare finchè sia compiuta la suaccennata linea sul territorio italiano.

Accidenti in Francia — Un telegramma da Parigi, 22, reca:

Ieri deragliò il treno ferroviario fra Saint-Rambert e Collonges. Cinque vagoni andarono a pezzi. Parecchi viaggiatori rimasero contusi.

Un altro deragliamento è segnalato a Voiron, con danni rilevanti.

Ferrovie in Tunisia. — Scrivono da Tunisi all'*Avvenire di Sardegna*:

È giunto a Susa tutto il materiale per una ferrovia volante, nuovo sistema che dallo stesso suo inventore, signor Cauville, verrà stabilito ed attivato tra Susa ed il Keruan, tempo permettendolo ed anche gli Arabi.

Le riparazioni alla ferrovia francese proseguono, e dei provvedimenti militari furono presi, ma le comunicazioni non sono ancora libere, e si dubita che possano essere nuovamente minacciate. Le Società Bona-Guelma e Batignolles non si diedero finora premura di venire in aiuto delle disgraziate vittime dei massacri di Oued Zargua.

Accidenti in Inghilterra. — Un telegramma da Londra, 23, annuncia che un accidente ferroviario è accaduto presso Leicester; vi furono 3 morti ed 8 feriti.

Ferrovie rumene. — Il 26 corr. sarà inaugurata la ferrovia Busen-Fokschani. Il re e la regina assisteranno alla festa d'inaugurazione.

Ferrovie spagnuole. — L'8 corr., come fu annunciato, ebbe luogo, alla presenza dei Re di Spagna e di Portogallo, l'inaugurazione dell'ultima sezione della ferrovia da Madrid alla frontiera del Portogallo per Cacères, che pone le Capitali dei due Stati in diretta relazione per la via più breve.

Questa rete, che appartiene alla Società concessionaria, abbraccia 431 chil., cioè:

1° la linea di Malpartida (235 chil.), acquistata dalla Compagnia del Tago, interamente costruita ed aperta all'esercizio fino dal 1879;

2° la linea da Cacères alla frontiera portoghese (97 chil.), riscattata dalla Società da Cacères a Malpartida di Plasencia ed alla frontiera portoghese, interamente compiuta ed aperta all'esercizio dall'ottobre 1880;

3° la linea dall'Arroyo a Malpartida di Plasencia (diramazione di 99 chil. della linea precedente a 15 chil. da Cacères), riscattata egualmente alla Società da Cacères a Malpartida di Plasencia ed alla frontiera portoghese.

Ed è quest'ultima linea che venne inaugurata.

Il complesso delle tre linee forma, colle linee portoghesi dalla frontiera a Lisbona, la nuova linea diretta da Madrid a Lisbona, della lunghezza totale di 660 chil. Questa nuova linea presenta, sul percorso delle linee attuali, un vantaggio di 220 chil., riducendo a 20 ore pel viaggiatore il tragitto che esigeva finora 33 ore.

Notizie Diverse

Lavori edilizii a Genova. — La Commissione edilizia, nella sua ultima seduta, esaminò il piano dell'allargamento di via Giulia, delineato dall'Uffizio tecnico dei pubblici lavori, allargamento che porterà la strada alla larghezza di oltre 15 metri, vale a dire uguale a quella di via Roma. Il taglio sarà fatto dal lato *sud* della strada, cominciando da piazza Deferrari, ove sarà creata un'area per la costruzione del palazzo della Posta, proseguendo fino all'incontro della chiesa di N. S. del Rimedio, di cui verrà demolita la fronte e cambiato l'ingresso, stabilendolo dal lato *est*, mediante un'ampia scalea.

La forma interna del tempio, essendo rotonda, si presta a questo cambiamento. — Il grande isolato tra l'attuale via Giulia e il vicolo *Campanaro* va completamente demolito, per cui tutto il percorso del caseggiato a nord di questo vicolo formerà la nuova fronte della strada. Ma, per economia di spesa, l'Ufficio tecnico lascerebbe intatte le due case all'angolo *sud-est*, le quali creerebbero uno sconcio uguale a quello del palazzo Spinola, contro cui la pubblica opinione reclamò tanto energicamente, che lo si dovette demolire; e pare che la Commissione edilizia siasi pronunciata contraria, emettendo il voto di allineare anche in quel punto la via, e così ottenere un rettilineo perfetto; per cui da piazza Deferrari si vedrebbe la porta degli Archi, alla quale si andrebbe mediante quattro arcate. In quanto all'ascesa della salita del *Fico*, si provvederebbe mediante una scalinata.

Tale, a un dipresso, sarebbe il piano per lo allargamento di via Giulia.

La perizia ascende a circa quattro milioni, alla quale ingente spesa la civica Amministrazione provvederebbe mediante un imprestito.

Ora non resta all'effettuazione del piano che la sanzione del Consiglio comunale.

(Corr. Mercant.)

Riforma postale. — Il *Diritto* del 20 scrive:

Sappiamo che l'on. Baccarini sta raccogliendo *gli* ultimi elementi per formulare il progetto di riforma postale, che egli promise in Senato di presentare al riaprirsi del Parlamento.

Lo studio di tale questione è non poco impacciato dal relativo problema finanziario. Si tratta specialmente di concedere un ribasso postale, senza diminuire di troppo *il* reddito del servizio.

Sembra pertanto intenzione dell'onorevole Ministro di proporre una diminuzione graduale, introducendo successive mutazioni nel prezzo e nel limite del peso. Si comincerebbe, cioè, dal ridurre il porto delle lettere a 15 centesimi, limitandone però il peso a grammi 10; si stabilirebbe in pari tempo che, ad epoca più lontana, ma fissa, il limite sarebbe esteso a 15 grammi, col prezzo fermo a 15 centesimi, ovvero sarebbe mantenuto il peso a 10 grammi e ridotto a 10 centesimi il prezzo.

Il progetto conterrà molte altre innovazioni relative al servizio, come, per esempio, l'unione di questo al servizio telegrafico nei paesi di poca importanza.

Le saline di Sardegna. — Sulla seconda asta per le saline di Sardegna si hanno queste notizie.

Le offerte furono le seguenti:

Canzini e Fuetter di Roma offrirono L. 1,129 al quintale metrico — La Banca Generale di Roma a Milano lire 1,089 — Giuseppe Ralli di Genova L. 1,078 — La Società Sarda L. 1,048 — Coppello e Carrara di Genova lire 0,97 — La Società R. Rubattino e C. L. 0,95 — Benedetto Costa per l'antica Società marsigliese L. 0,93 — Domenico Bonsignore di Milano L. 0,85.

Rimase quindi deliberatario il sig. Bonsignore, che rappresenta un gruppo di capitalisti ed industriali italiani.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), la Società francese sedente in Marsiglia dal 1880 col titolo *Le Cercle Transport*, col capitale nominale di L. 15,000,000, diviso in 15,000 azioni di L. 1000 ciascuna, colla durata di 50 anni, avente lo scopo di assicurazioni e riassicurazioni, tanto di persone, quanto d'immobili e merci, contro i rischi marittimi e fluviali, terrestri e di guerra, ecc., è autorizzata ad operare in Italia, per la quale ha destinato la somma di L. 200,000, con domicilio in Genova, e colla cauzione di L. 8,800 di rendita italiana 5 p. 0[0; in base al proprio statuto e sotto le prescrizioni contenute nel presente decreto.

Concessione di miniere. — Con decreto ministeriale del 15 corr. è stata revocata la concessione della maniera di rame detta *Chue e Servette*, in Comune di Saint-Marcel (provincia di Torino), stata accordata alla Società *L'Esploratrice*, e poscia passata in proprietà per aggiudicazione ai fratelli Mancardi di Torino.

Monumento a Bartolomeo Bona in Torino — Undicesima lista della sottoscrizione pubblica:

Richelmy prof. Prospero, L. 5 — Borio prof. Giuseppe, L. 5 — Curioni ing. prof. Giovanni, L. 5 — Reycend ing. prof. Gio. Angelo, L. 5 — Uzielli ing. prof. Gustavo, L. 5 — Fettarappa ing. prof. Giulio, L. 5 — Bona Luigi, esattore a Garessio, L. 10 — Impiegati 1ª divisione Manutenzione e lavori, F. A. I. in Torino, L. 15 — Real Collegio Carlo Alberto in Moncalieri, L. 30 — Totale delle undici liste di sottoscrizione L. 4335.

Nota. — Le sottoscrizioni per il monumento, col loro importo, continuano ad essere ricevute dalla Banca dei Fratelli Ceriana, via Lagrange, 3, Torino.

Esposizione nazionale di Milano. — Il benemerito Comitato esecutivo della Esposizione nazionale di Milano, il quale è degno delle più alte lodi per il modo esemplare con cui ha eseguito il còmpito suo, ha pubblicato il seguente manifesto:

« Il 1° novembre p. v. si chiuderà l'Esposizione nazionale di Milano.

« Il Comitato esecutivo, che per la fiducia dimostratagli dalla Camera di commercio di Milano, fu lieto di bandire, il 1° febbraio 1880, questa festa del lavoro sotto gli auspicii di S. M. il Re, e d'inaugurarla il 5 maggio p. p., ringrazia pubblicamente i sottoscrittori, il Governo, il Parlamento, la Provincia e il Comune di Milano, le Camere di commercio, le Giunte locali, le Provincie, i Comuni, i Comizii agrarii del Regno, nonchè tutti i collaboratori, per i larghi sussidii e l'efficace contributo di forze e di consigli, che assicurarono l'attuazione dell'ideato programma, il quale comprendeva, oltre la Mostra industriale, l'artistica, la zootecnica, l'orticola, ecc., effettuate mercè la valida cooperazione delle speciali Commissioni ad esse preposte.

« Ringrazia in particolar modo gli espositori per lo splendido concorso, che ha provato come l'Italia, per la conquistata indipendenza politica, abbia saputo assorgere a prospera vita economica ed industriale.

« Esprime poi vivi ringraziamenti alla Giurìa, che ha compito con patriottico zelo il grave officio affidatole ».

Album dell'Esposizione. — L'Esposizione nazionale di Milano ebbe la fortuna di trovare nei fratelli Treves degli editori intelligenti, patrioti ed artisti. Il loro giornale: *Milano e l'Esposizione* ricorderà il gran fatto in tutte le sue parti, e ne presenta una perfetta illustrazione nel testo, come nei disegni.

Ma gli editori milanesi, a cui il Giurì ha conferito tanto giustamente la medaglia d'oro, non si contentarono di averci dato un eccellente giornale illustrato dell'Esposizione: essi intraprendono ora un *Album dell'Esposizione*.

Il giornale sarà presto esaurito, e verrà preziosamente conservato nelle Biblioteche.

Il nuovo *Album* o *Ricordo-Album* sarà l'ornamento di tutti i salotti. Esso è diviso in due parti: per l'Esposizione industriale, e per l'artistica.

Il testo non occuperà che poche pagine riassuntive al fine dell'opera; la quale è un vero Album, perchè è composta di tante tavole disegnate a parte con grandissima cura e in carta sopraffina.

Abbiamo sott'occhio le prime dispense dell'Album, che sono già uscite, ciascuna delle quali comprende otto tavole in gran formato.

Dalla rapidità con cui l'opera procede, si può sperare che l'*Album* sia terminato nelle sue venti dispense prima delle feste di Natale, e riuscirà così la più superba e la più gradita delle Strenne, che si possano offrire ai parenti ed agli amici d'ambo i sessi.

Esposizione industriale di Melbourne — Dal console generale d'Italia a Melbourne, sono state trasmesse al Ministero degli affari esteri in Roma, le medaglie che furono decretate agli espositori italiani a quella mostra internazionale.

Esse sono 119, cioè 10 d'oro, 40 d'argento e 69 di bronzo. Vi sono poi altre cinque medaglie di servizio, assegnate, due d'oro per gli onorevoli Cairoli e Miceli, due d'argento per gli onorevoli Depretis ed Acton, ed una di bronzo per il comm. Blumenthal, presidente delle Ferrovie dell'Alta Italia.

La medaglia porta da una parte l'effigie della Regina Vittoria, colla iscrizione in inglese *Melbourne International Exhibition* MDCCCXXX — dall'altra, in mezzo ad una corona d'alloro, un motto latino — e nella costa il nome del premiato.

Siccome poi, in forza del regolamento per quella Mostra, nessun espositore poteva ottenere più d'una medaglia, ed ove fosse stato reputato degno di averne parecchie di diverso metallo, gli si doveva conferire quella di maggior valore, così è avvenuto che il numero delle medaglie accordate agli espositori italiani è superiore a quello delle inviate effettivamente.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii non diedero argomento a contrattazioni degne di nota, ed anch'essi provarono poco propizie il mercato.

Le Azioni della Società delle Meridionali perdettero qualche lira dal prezzo del primo giorno, che fu di 470 circa, e si ridussero a 467.50; le Obbligazioni intrattate sul 277.75, e del pari intrattati i Boni a 530.

Le Sarde, della serie A, quotate nominali a 273.50; la serie B, a 277; le nuove, a 275.50.

Le Azioni delle Ferrovie Romane fecero 146.25.

Le Palermo-Trapani, non curate, rimasero a 280 quelle di prima emissione, ed a 282 quelle di seconda emissione.

Le Centrali Toscane a 461; le Pontebbane a 453; le Meridionali austriache a 290.50.

La Borsa di Parigi non mostrossi più favorevole a questo riguardo, poichè le Lombarde continuarono nello sfavore manifestato nella precedente settimana, e ridotte perciò da 368.75 a 336; le Obbligazioni relative anch'esse in ribasso, da 289 a 282.

Le Vittorio Emanuele invece si tennero bene al prezzo di 279 a 280.

Affari pochi si ebbero nelle Azioni Ferrovie Romane a 543, e nelle Obbligazioni a 375.

Avvisi d'Asta

Il 4 novembre p. v., presso la Deputazione provinciale di Genova si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale da Finalmarina a Calizzano, nel circondario di Albenga, della lunghezza di m. 25,512, per la presunta annua somma di L. 16,540. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 ai 31 dicembre 1890. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000 idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dell'apertura di un nuovo canale nel letto del vecchio canale detto *Vetere Baratta*, presso la bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, sulla somma di L. 79,706.25, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4800, e cauzione definitiva L. 9700, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una gettata di pietre naturali, con sopraccarico di massi artificiali, a difesa del porto di Lido, per il presunto importo di L. 1,944,000. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 100,000, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione delle opere di verde e difese delle sponde ed arginature del fiume-torrente Piave, dal Ponte della Priula alla chiavica dei pali a destra ed ai Revedoli a sinistra, per la presunta annua somma di L. 51,100. Manutenzione dal 1° gennaio da fissarsi colla consegna. Deposito interinale lire 5000, e cauzione definitiva L. 25,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino da polvere, della capacità di 100,000 chilog., da erigersi in regione Palliari, ed opere relative, per il complessivo importo di L. 65,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 6,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari dipendenti dal Comando locale del Genio militare, ed esistenti nelle piazze di Salerno, Cava Nocera e Scafati, durante il triennio 1882-84, per il complessivo importo di L. 56,250. Deposito cauzionale L. 5625 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 660 m. c. di legname pino di Corsica in pezzi squadrati, per la complessiva somma di lire 52,800. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 5,300 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 48,400 di ferro in verghe diverse, per il complessivo importo di L. 26,620. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della provvista di chil. 23,250 di ferro in verghe diverse, pel complessivo importo di lire 15,112.50. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale lire 1600 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della provvista di chil. 43,650 di ferro in verga sagomato, per l'importo complessivo di lire 32,737.50. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale lire 3300 come sopra.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dell'escavo del Canale di grande navigazione dal Porto di Malamocco al R. Arsenale di Venezia, per la presunta somma di L. 974,080. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000, e cauzione definitiva L. 100,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

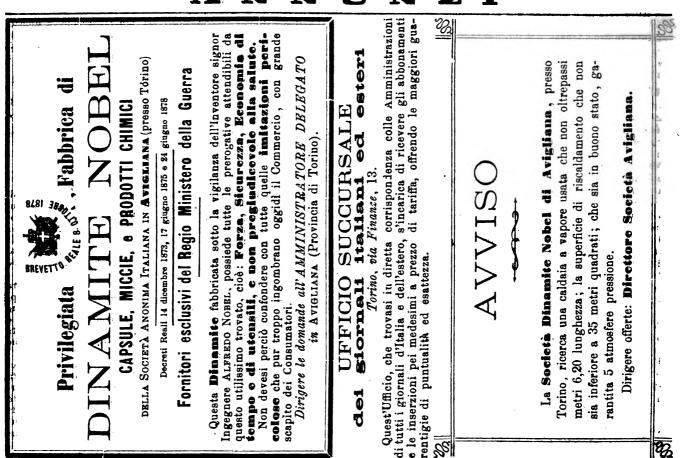
— L'11 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 27,750 di ferro in lamiera grossa, per l'importo complessivo di L. 19,425. Consegna entro giorni 60. Deposito cauzionale L. 2000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 44,800 di ferro in lamiera grossa pel complessivo importo di L. 31,360. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3200 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 51,600 di ferro in lamina grossa, pel complessivo importo di L. 36,120. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3700 come sopra.

— Il 16 detto mese, presso la Presidenza del Consorzio stradale da Valmacra, in San Damiano Macra (prov. di Cuneo) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Alma a Prazzo, della lunghezza di chil. 11,500, per il presunto importo di L. 444,302.05. Lavori da eseguire entro 12 anni. Deposito interinale L. 10,000 in denari o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000 idem.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. A. Cottrau, ha assunto l'esecuzione di n. 2 ponti metallici per la conduttura d'acqua di Caltanissetta.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 137,000 di Amido per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedervi a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso e cioè:

LOTTO I.

Torino	Chilogr	12,000
Sestri	»	4,000
Cagliari	»	1,500
Milano	»	3,000
Bologna	»	7,000
Parma	»	1,500
Modena	»	1,000
Venezia	»	12,000
	Chilogr.	42,000

LOTTO II.

Napoli	Chilogr.	18,000
Chiaravalle	»	3,000
Roma	»	13,000
	Chilogr.	34,000

LOTTO III.

Firenze	Chilogr.	25,000
Lucca	»	22,000
	Chilogr.	47,000

LOTTO IV.

Palermo	Chilogr.	7,000
Messina	»	1,000
Catania	»	6,000
	Chilogr.	14,000

Il campione dell'Amido ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 78, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 15 novembre 1881, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura d'Amido* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

d) Indicare il prezzo per ogni chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione, eseguendo la cauzione definitiva.

Le spese del contratto, da stipularsi per rogito notarile, quelle di bolli e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, 15 *ottobre* 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **57,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,132,695** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **177,400** »

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; – tornitura e limatura di ferro e d'acciaio; – Lamiera inservibile; – Rame da rifondere – Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 novembre 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 ottobre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura delle Punte di Parigi per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedervi a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente per ciascuno dei lotti ed in base all'unita tabella di dettaglio.

La fornitura è divisa in tre lotti, e cioè:

Lotto I.

Torino, Sestri, Cagliari, Milano, Parma, Modena, Bologna, Venezia . . . . Chilog. 26,500

Lotto II.

Chiaravalle, Roma, Napoli, Lecce, Firenze, Lucca . . . . Chilog. 25,500

Lotto III.

Palermo, Messina, Catania . . . . Chilog. 8,800

Chilog. 60,800

Il campione delle Punte ed il Capitolato che regolar deve tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest'Amministrazione Centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Uffizio suddetto di Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 15 novembre 1881, colla indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di Punte di Parigi* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire 1, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti:

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale;

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione Centrale per quelle consegnate all'Uffizio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma di ciascuna specie franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture, completando le colonne in bianco dell'unito prospetto.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

Le spese del contratto da stipularsi per rogito notarile, quelle di bollo e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci, la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, 15 *ottobre* 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
GOUPIL.

FERROVIA DEL GOTTARDO

POSTI MESSI A PUBBLICO CONCORSO.

È aperto il concorso per i posti di **Capi-Stazione**, **Ajutanti delle Stazioni**, **Capi-treno**, **Conduttori** e **Guarda-freni** per l'esercizio di tutte le linee della Ferrovia del Gottardo, che verranno aperte nell'anno prossimo venturo.

Gli aspiranti ai posti di **Capi-Stazione** e di **Ajutanti delle Stazioni** dovranno presentarsi **personalmente** dal 27 *sino al* 29 *Ottobre corr. inclusivamente*, e coloro che aspirano ai posti di **Capi-treno, conduttori** e **guarda-freni** dal 14 *sino al* 16 *Novembre p. v. inclusivamente* al nostro Ispettore in capo dell'esercizio dalle ore 9-12 antim. e dalle 2-5 pom. (Ufficio nello Stadthof a Lucerna), e portar seco una supplica scritta da loro stessi, un certificato di buona condotta, un attestato di sanità rilasciato da un medico ed eventuali attestati relativi a posti anteriormente occupati.

Gli aspiranti che avranno oltrepassato l'età di 40 anni ponno esser presi in considerazione soltanto eccezionalmente.

Si esige inoltre dagli aspiranti, eccettuati coloro che aspirano ai posti di guarda-freni, la conoscenza non soltanto della lingua tedesca, ma anche della lingua italiana o francese.

Lucerna, 11 Ottobre 1881.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo

H. DIETLER.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 2 Novembre 1881. N.° 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

Come abbiamo promesso nel numero precedente, intraprendiamo oggi la rassegna della *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1880, testè pubblicata dall'on. comm. P. Valsecchi, direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, che gentilmente ce ne trasmise un esemplare.

Questa Relazione, che fa seguito a quelle consimili di cui ci siamo sempre occupati col più vivo interesse (*), è diretta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici on. Baccarini, con una lettera che serve di prefazione, in cui l'egregio autore dichiara che « lo sviluppo, che già ha preso e che ognora più va prendendo la esecuzione della legge 29 luglio 1879 *per la costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, lo ha determinato a trattarne separatamente da quanto si riferisce intorno alle *costruzioni ferroviarie a cura dello Stato* in esecuzione di leggi precedenti ».

Laonde la Relazione, che negli anni decorsi era suddivisa in tre sole parti, viene ora suddivisa in quattro, e cioè:

1° *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato*, già autorizzate da leggi anteriori a quella del 29 luglio 1879.

2° *Costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, in esecuzione della legge predetta.

(*) V. *Monitore*, N. 4 e success. a. c.

3° *Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata*, con appendice sulla *Concessione, costruzione ed esercizio delle Tramvie a vapore*.

4° *Esercizio delle Strade ferrate italiane.*

L'egregio autore dichiara poi che, per avere, con più recenti notizie, « un concetto meno inesatto sullo stato attuale delle cose trattate nella Relazione, ha creduto di aggiungere in essa, intorno a quanto di più interessante si è compiuto nel primo semestre del corrente anno, alcuni cenni puramente sommarii, dovendo riservarne la trattazione particolareggiata a suo tempo e luogo, cioè nella prossima Relazione annuale pel 1881 ».

E di questo capitolo speciale, aggiunto alla parte 4ª della Relazione col titolo: *Cenni relativi ai diversi Servizii sulle reti principali*, ci occuperemo subito dopo la stessa parte 4ª, che oggi prendiamo in esame prima delle altre, come trovammo opportuno di fare anche negli anni decorsi, trattandosi in essa dei dati generali più interessanti dell'esercizio ferroviario.

1. Dal capitolo *Risultati principali dell'esercizio* rilevasi che la *lunghezza assoluta* delle strade ferrate italiane in esercizio al 31 dicembre 1880
era di. . . . . Chil. 8,713.427.—
mentre l'analoga lunghezza al 31 dicembre 1879 era di soli. . . . . » 8,343.525 (*)
e quindi si ha un aumento di. . . Chil. 369.902.—
dovuto all'apertura all'esercizio di 11 nuovi tronchi, così ripartiti:

(*) La Relazione osserva in nota, che questa cifra differisce da quella della Relazione precedente (chil. 8,340), per essersi allora trascurato il tronco Milano-Bovisa, a doppio binario, comune alle due linee Milano-Erba e Milano-Saronno; e per lievi correzioni apportate alle lunghezze di altre linee.

Ferrovie Calabro-Sicule	linee calabresi (tronchi 3)	Chil.	72.588
	linee sicule (tr. 2)	»	38.608
Ferrovia Sicula Occidentale (tronchi 2) .		»	120.636
Ferrovie Sarde (tronchi 3)		»	135.907
Ferrovia Milano-Saronno-Erba (tronco 1)		»	2.163
	Totale	Chil.	369.902

Ritenuta poi la popolazione dello Stato (censimento 1871) di 26,801,154 abitanti, e la estensione territoriale di 2.963 miriametri quadrati, si avrebbero chil. 3.251 di ferrovia in esercizio per ogni 10,000 abitanti, e chil. 2.955 per ogni miriametro quadrato.

2. Il *materiale mobile* in servizio al 31 dicembre 1880 era costituito da: 1,443 locomotive; 4,580 vetture da viaggiatori; e 24,284 vagoni da merci e bestiame; mentre alla fine dell'anno 1879 erano: 1,420 locomotive; 4,433 vetture da viaggiatori; e 23,685 vagoni da merci e bestiame. Laonde un aumento complessivo nell'anno 1880 di: 23 locomotive, 147 vetture da viaggiatori, e 599 vagoni da merci e bestiame.

Il numero dei convogli utili di viaggiatori e merci, che nell'anno 1879 fu di 435,644, nel 1880 fu invece di 468,690, e quindi con un aumento di 33,046. La percorrenza poi dei medesimi, che nel 1879 fu di chilometri 33,122,400, ascese nel 1880 a chil. 35,529,856, cioè con un aumento di chil. 2,407,456.

3. I *prodotti totali dell'esercizio*, che nel 1879 furono di L. 164,886,112.91, nel 1880 salirono a L. 180,106,818.88, aumentarono cioè di L. 15,220,705.97.

Il riparto di tali prodotti nelle varie categorie del traffico risulta dal seguente prospetto:

CATEGORIE dei prodotti	1880	1879	Aumento
Viaggiatori........	74,552,461.81	70,178,410.80	4,374,051.01
Grande velocità..	20,776,746.25	19,097,772.83	1,678,973.42
Piccola velocità..	81,148,071.99	72,631,619.82	8,516,452.17
Introiti diversi...	3,629,538.83	2,978,309.46	651,229.37
Totali L....	180,106,818.88	164,886,112.91	15,220,705.97

Da questo prospetto apparisce che tutte le categorie hanno contribuito all'aumento, riportando però il primato quella dei trasporti a *piccola velocità*. E da un prospetto di confronto fra i prodotti degli anni 1880 e 1879 per tutte le reti (allegato N. 21) rilevasi che l'aumento nel 1880 si è verificato, non solo in tutte le categorie dei trasporti, ma anche su tutte le reti, ripartito come segue:

1.	Rete dell'Alta Italia	L.	7,932,757.95
2.	» Romane	»	2,885,530.03
3.	» Meridionali	»	2,426,554.83
4.	» Calabro-Sicule	»	805,588.13
5.	» Sarde	»	182,034.56
6.	Ferrovia Sicula-Occidentale . . .	»	369,448.50
7.	» Milano-Saronno-Erba . .	»	472,316.50
8.	» Torino-Lanzo	»	23,355.90
9.	» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	66,906.04
10.	» Vicenza-Schio	»	24,120.72
11.	» Conegliano-Vittorio . .	»	23,749.06
12.	» Torino-Rivoli	»	1,150.97
13.	» Settimo-Rivarolo . . .	»	7,192.78
	Totale	L.	15,220,705.97

Dopo i trasporti a piccola velocità, contribuì all'aumento suddetto il movimento dei *viaggiatori*, il cui numero ascese a 32,491,827, mentre nel 1879 fu di 30,405,347, e quindi con un aumento di 2,086,480.

La loro percorrenza, che nel 1879 fu di chil. 1,439,819,618, nel 1880 ascese invece ad 1,524,126,394, e quindi con un aumento di chil. 84,306,776.

Le merci trasportate *a grande velocità* nel 1879 sommarono a quintali 3,968,435, mentre nel 1880 sommarono invece a quintali 5,026,216, e quindi con un aumento di quintali 1,057,781.

Mentre poi nel 1879 si trasportarono a grande velocità 1,282,325 capi di *bestiame*, tra grosso e piccolo, nel 1880 se ne trasportarono 1,338,732, cioè 56,407 in più.

Le merci *a piccola velocità*, trasportate nel 1879, sommarono a tonn. 8,371,710, mentre nel 1880 ascesero a tonn. 9,329,073, cioè con aumento di tonn. 957,363.

La loro percorrenza, che nel 1879 fu di chil. 1,013,065,888, ascese nel 1880 a chil. 1,130,057,485, cioè con aumento di chil. 116,991,597.

Il bestiame grosso e piccolo trasportato a piccola velocità fu nel 1879 di capi 890,387, mentre nel 1880 fu di capi 756,619, cioè con una diminuzione di 133,768 capi.

4. Passando ora alle *spese d'esercizio*, queste, fra ordinarie e straordinarie, risultarono pel 1880 di L. 122,262,862.12, mentre nel 1879 non furono che di . » 108,640,399.62,

e quindi aumentarono di . . . . L. 13,622,462.50.

Se pertanto dai prodotti dell'esercizio, che, come si è veduto, ascesero nel 1880 a . . . L. 180,106,818.88
si deducono le suddette spese in . . » 122,262,862.12

ne risulta un utile netto pel 1880 di L. 57,843,956.76
Nel 1879 si aveva invece un utile netto di . . . . » 56,245,713.29

e quindi nel 1880 si ebbe un aumento di L. 1,598,243.47

5. Circa gli *accidenti*, ch'ebbero a deplorarsi nei due anni 1879 e 1880, se si tien conto dell'accresciuto numero dei viaggiatori e dei treni in quest'ultimo anno, devesi dedurre che un progresso si è fatto anche a tale riguardo. Infatti il numero dei viaggiatori morti per causa di accidenti ferroviarii, o per propria imprudenza, sebbene siasi conservato di 6 per ambedue gli anni, però la media per ogni milione di viaggiatori trasportati scese da 0,197 nel 1879 a 0,185 nel 1880. Una diminuzione si ebbe poi nel numero assoluto dei viaggiatori feriti, che da 63 nel 1879 scese a 52 nel 1880, mentre la media per ogni milione di viaggiatori trasportati scese da 2 ad 1.5.

6. Esposti così in modo riassuntivo i principali risultati dell'esercizio, seguono i relativi prospetti statistici, che sommano a 22, preceduti dal solito diagramma indicante lo sviluppo delle strade ferrate aperte all'esercizio a tutto il 1880, cioè da soli chil. 8 nel 1839 saliti poi gradatamente a chil. 8,713.427, colla media lunghezza per triennio di chil. 631.

Dopo i prospetti statistici vengono i Cenni relativi ai diversi Servizii sulle reti principali, indicati da principio, e di cui ci occuperemo nel prossimo numero.

(*Continua*)

STRADE FERRATE ROMANE

Adunanza generale straordinaria

DEL 27 OTTOBRE 1881

Il consigliere senatore *Deodati,* delegato dal Consiglio a presiedere la Società, invita i notari a denunziare il numero dei presenti, che risultano come appresso:

Azioni Romane	137,480	capitale L.	68,740,000
» Livornesi	41,121	» »	17,270,820
Totale N.	178,601	» L.	86,010,820

aventi diritto a N. 15,708 voti.

Il *Presidente* dichiara legalmente costituita l'assemblea.

I notari leggono gli avvisi di convocazione della Società e delle aggiunte al programma, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale.*

Quindi il signor *Presidente*, ai termini dello Statuto, dà, in nome del Consiglio, lettura del discorso, col quale, dopo aver tessuto un giusto elogio del compianto senatore Carlo Fenzi, già presidente della Società, si svolgono le questioni da trattare nella presente assemblea; e si annunzia che il sig. avv. Giuseppe Cameroni ritira le sue proposte di emendamenti alle norme per la liquidazione progettata dal Consiglio, e si spiega come, rispetto alla proposta Pilliot, il Consiglio la muterebbe in un ordine del giorno, che si esporrà a suo tempo.

Il sig. *Lemmi*, dopo essersi associato alle parole del Presidente a riguardo del compianto senatore Fenzi, presenta una lettera della Cassa di Risparmio di Livorno e di un altro Istituto, e domanda come saranno trattati gli impiegati sociali al 31 dicembre 1881.

Il *Presidente* dichiara che la lettera è di terzi, e per conseguenza non può farne dar lettura, ma la rinvierà al Consiglio, perchè vi deliberi; quanto agli impiegati, risponde che non esiste nessun dubbio sulla loro sorte, e sarebbe anzi sconveniente il trattarne e sollevarlo.

Il sig. avv. *Ciampi* si associa esso pure alle parole del Presidente rispetto al defunto senatore Fenzi, e propone che tutta l'Assemblea si associ a quelle parole ed alla deliberazione presa dal Consiglio di fare perpetuare la memoria del Presidente con un busto in marmo.

Il prof. *Supino*, come possessore di Azioni Livornesi, dichiara che queste Azioni sono in una condizione speciale, e la loro liquidazione è già fatta non solo, ma per la legge di riscatto diventano debito dello Stato; e vuole che le Azioni suddette siano sottratte alla Commissione liquidatrice.

Il *Presidente* risponde che, trattandosi di una semplice dichiarazione, la passa ai notari, perchè la inseriscano nel processo verbale. —

Si passa alla discussione del progetto di norme per la liquidazione, formulato dal Consiglio.

L'art. 1° è così concepito:

« 1. Sarà nominata, per schede segrete da depositarsi dagli azionisti nella presente assemblea, una Commissione liquidatrice, composta di n. 7 membri effettivi e di n. 3 supplenti, i quali ultimi, per ordine di voti, saranno chiamati dalla Commissione ad integrare il Collegio in caso di cessazione dall'ufficio di qualcuno dei membri effettivi ».

È aperta la discussione.

L'avv. *Morghen* domanda che il numero dei supplenti sia portato a quattro, e che, quando manchi un membro effettivo, si possa chiamare i supplenti per integrare il numero legale per deliberare.

Il Consiglio accetta l'emendamento.

Nessun altro domandando la parola, è posto ai voti l'art. 1 con l'emendamento Morghen, e resta approvato.

Si legge l'art. 2°:

« 2. La Commissione liquidatrice avrà la sua sede in Firenze. Essa entrerà in ufficio col primo gennaio 1882 ».

Posto ai voti, è approvato.

Si legge l'art. 3°:

« 3. La Commissione liquidatrice eleggerà nel proprio seno un presidente, un vice-presidente ed un segretario.

« Il presidente, e in caso di suo impedimento il vice-presidente, ha la rappresentanza legale della Società in liquidazione di fronte agli azionisti, al Governo ed ai terzi.

« Per la validità delle deliberazioni della Commissione, occorre che il presidente, o chi ne faccia le veci, comunichi almeno 5 giorni avanti a tutti i liquidatarii effettivi l'ordine del giorno delle materie da trattarsi, e che alla deliberazione concorrano almeno cinque liquidatarii. Le deliberazioni si vincono a maggioranza di voti dei presenti. In caso di parità, decide il voto del presidente, o di chi ne fa le veci.

« Nel caso d'urgenza, potrà la Commissione deliberare anche su materie non portate all'ordine del giorno, purchè la deliberazione sia presa con almeno cinque voti concordi ».

Il signor *Lemmi* propone che il numero legale si debba fissare a sei presenti.

Non essendo appoggiato questo emendamento, è respinto.

L'avv. *Morghen* dice che può accadere che uno o più liquidatarii si possano trovare assenti momentaneamente per grave malattia o altro impedimento, e in questo caso propone che il presidente possa chiamare uno o più supplenti; ma che, se per tre mesi un liquidatario non intervenga alle adunanze, sarà in facoltà della Commissione di dichiararlo dimissionario.

Il Consiglio accetta l'aggiunta Morghen; e consultata l'assemblea, l'emendamento è appoggiato.

Posto ai voti, l'articolo con l'aggiunta proposta dall'avvocato Morghen è approvato.

Si legge l'art. 4°:

« 4. La Commissione è autorizzata ad assumere l'opera degli impiegati occorrenti per le operazioni della liquidazione ».

Il signor *Lemmi* domanda che le spese di impiegati per la liquidazione siano a carico del Governo.

L'avv. *Morghen* risponde al signor Lemmi essere naturale che le spese di liquidazione siano a carico della liquidazione medesima; e poichè qualcun altro potrebbe avere il dubbio del signor Lemmi, crede esser necessario di tener fermo l'articolo come è proposto.

Il signor *Lemmi* insiste, e si domanda se il suo emendamento è appoggiato: non è appoggiato.

Posto ai voti l'articolo 4, è approvato.

Si legge l'art. 5°:

« 5. Ai liquidatarii effettivi competerà annualmente il trattamento fissato dall'articolo 54 dello Statuto della Società delle Ferrovie Romane, oltre il rimborso del valore dei biglietti di viaggio, qualora non fossero loro concessi gratuitamente ».

Il sig. *Lemmi* si riferisce all'art. 54 dello Statuto; e poichè può dubitarsi che i Commissarii stiano in adunanza ogni giorno, potrebbe, secondo lui, diventar gravosa la spesa; e propone perciò che si dia a ciascun Commissario lire 10,000 (?) a fine di liquidazione.

L'emendamento Lemmi non è appoggiato.

Il sig. *Morghen*, per il caso in cui i supplenti sian chiamati temporaneamente ad intervenire a qualche adunanza per supplire ai Commissari assenti, propone che si dia loro la medaglia di presenza ed il rimborso delle spese.

L'emendamento Morghen è appoggiato.

Posto ai voti l'art. 5 con l'emendemento aggiuntivo Morghen, è approvato.

Si legge l'art. 6°:

« 6. All'effetto della liquidazione del patrimonio sociale e della sua distribuzione, la Commissione liquidatrice è investita dei più ampli ed estesi poteri, compresa la facoltà di stare in giudizio, emettere rinunzia agli atti o all'azione, di far transazioni e compromessi, colla clausola anche di amichevole composizione; di esigere qualsiasi somma o valore, prendere ipoteche e consentire la radiazione di quelle esistenti a favore della Società; di ricevere dal R. Governo, in cambio delle Azioni, la Rendita consolidata e frutti decorsi dal primo gennaio 1874, di conver-

tire la Rendita iscritta in titoli al portatore, di fare tutte le spese relative alla liquidazione ed al riparto, nonchè di rimborsare a chi le avesse anticipate, quelle occorse nel comune interesse per la conclusione del riscatto e per la determinazione del diritto circa il riparto del prezzo fra gli azionisti ».

Il sig. *Lemmi* domanda perchè la rendita iscritta deve essere ritirata dalla Commissione liquidatrice.

Il *Presidente* osserva come questa norma viene dalla Convenzione di riscatto.

Il sig. prof. *Supino*, a nome suo e di coloro che hanno aderito alla sua dichiarazione, chiede che il Consiglio accolga la dichiarazione medesima.

Il *Presidente* risponde che il Consiglio non può pregiudicare l'interesse di alcuno, e che, una volta inserita la dichiarazione nel verbale, niun diritto può restare pregiudicato.

Aderiscono alla dichiarazione Supino i soci: Garzoni, Philipson, Nosta, Maurogordato, Medici, Cerù, Rignano, Gerbi e Passigli.

Il sig. *Lemmi* protesta contro questa dichiarazione, perchè, se vi sono spese di liquidazione, tutti gli azionisti debbono sopportarle.

Posto ai voti l'art. 6, è approvato.

Si legge l'art. 7°:

« 7. Gli azionisti riceveranno uno o più certificati al portatore in cambio delle Azioni che consegneranno alla Commissione liquidatrice per ottenere il prezzo del riscatto; la Commissione liquidatrice stabilirà, con apposito regolamento, il modo con cui sarà effettuato questo cambio. I certificati così rilasciati daranno diritto al portatore dei medesimi di prender parte alle adunanze generali di che infra, e di ottenere il riparto.

« La Commissione liquidatrice ha facoltà di valersi di tutti i fondi liquidi e disponibili della liquidazione, per pagare i creditori della Società, nonchè di fare, quando lo reputi opportuno, dei riparti parziali di denaro o rendita, sceglièndone essa il tempo ed il modo ».

Il sig. *Lemmi* propone che i Commissarii depositino, a garanzia della loro gestione, cinquecento Azioni, e che il cambio delle Azioni con rendita sia fatto alle Tesorerie ed alla Banca Nazionale.

Il sig. *Morghen* propone che la Commissione domandi al Governo il permesso di valersi degli impiegati e della Cassa già sociali per il servizio della liquidazione.

Il *Presidente* fa osservare che è impossibile che la presentazione delle Azioni non si faccia a Firenze, dove son le loro matrici; e per quanti voti e preghiere si possan fare al Governo od alla Banca Nazionale, è prematuro il discuterne, e val meglio lasciare alla saggezza della Commissione di fare un regolamento il più vantaggioso per la liquidazione. Dice che la proposta Morghen è la sola accettabile, ma da includersi nell'ordine del giorno, che sarà presentato dal Consiglio sulla proposta Pilliot.

Il sig. *Lemmi* insiste perchè si domandi al Governo che gli azionisti possan venire gratis a Firenze per presentare le loro Azioni,

L'emendamento non è appoggiato.

Si legge la proposta Morghen, che è accettata dal Consiglio.

Il socio *Ciampi* vorrebbe che la proposta Morghen fosse formulata in termini più generali, raccomandando alla Commissione che, col suo regolamento, studii i modi più semplici e più economici per il cambio delle Azioni.

L'avv. *Morghen* ritiene che l'avvocato Ciampi dovrebbe non confondere le norme sulla liquidazione con le raccomandazioni.

Il *Presidente* ripete che il Consiglio sulla proposta Pilliot presenterà un ordine del giorno, e che là è, a suo avviso, il punto opportuno per includere un periodo o una parte, che soddisfi ai desiderii dell'avv. Morghen e Ciampi.

Aderendo i due soci suddetti, è posto ai voti l'art. 7, che è approvato.

Si legge l'art. 8°:

« 8. L'Assemblea generale si riserva di essere convocata come Società in liquidazione, a cura della Commissione liquidatrice:

a) Per l'approvazione del bilancio dell'anno corrente, da aver luogo entro la seconda metà del mese di giugno 1882, a norma dell'art. 20 dello Statuto;

b) Per la surroga dei membri della Commissione liquidatrice, che venissero a mancare oltre il numero dei supplenti;

c) Per tutti gli altri casi, nei quali la Commissione liquidatrice credesse opportuno di convocarla ».

Nessuno chiedendo la parola, è posto ai voti e viene approvato.

Si legge l'art. 9°:

« 9. Le Assemblee, di che al precedente articolo, procederanno secondo le norme del vigente Statuto, in quanto siano applicabili ».

Si pone ai voti, ed è approvato.

Si legge l'art. 10°:

« 10. La presente deliberazione, insieme all'elenco dei nomi dei membri della Commissione liquidatrice e dei supplenti che risulteranno eletti, sarà depositata e pubblicata colle norme e per gli effetti degli articoli 163 e 168 del Codice di commercio ».

Si pone ai voti, ed è approvato.

È posto ai voti l'intiero progetto delle norme, coi rispettivi emendamenti.

È approvato all'unanimità.

Il *Presidente* domanda al sig. Pilliot se insiste nella sua proposta, dopo che il Consiglio ha dichiarato di presentare un ordine del giorno a questo proposito.

Il sig. *Pilliot*, ringraziando delle spiegazioni avute, dichiara di non insistere, ed accetta l'ordine del giorno.

Il *Presidente* dà lettura dell'ordine del giorno del Consiglio, così concepito:

« L'Assemblea fin d'ora raccomanda alla Commissione liquidatrice di provvedere a suo tempo perchè siano facilitate al massimo possibile agli Azionisti lontani tutte le pratiche ad essi incombenti, affine di riuscire al percepimento delle rendite o loro frazioni ad essi rispettivamente spettanti per effetto dell'operato riscatto ».

A quest'ordine del giorno il sig. avv. *Morghen* ha proposto la seguente aggiunta:

« Le raccomanda altresì di procurare, con intelligenza della nuova Amministrazione, che si possa avere dalla stessa il servizio di Cassa e deposito di titoli e valori, e tutti gli altri servizii e facilitazioni per le operazioni della liquidazione ».

Il sig. cav. *Ciampi* ha fatto una seconda aggiunta in questi termini:

« Esprime finalmente il desiderio che la Commissione liquidatrice adoperi tutti i mezzi dei quali potrà disporre, affinchè la consegna dei titoli e della rendita sia portata ad effetto nei modi più semplici, spediti ed economici, nell'interesse degli Azionisti ».

Il *Presidente* dichiara che il Consiglio accetta l'una e l'altra aggiunta, da venire una di seguito all'altra dopo l'ordine del giorno proposto; e nessuno chiedendo la parola, l'ordine del giorno del Consiglio con le aggiunte Morghen e Ciampi, posto ai voti, è approvato all'unanimità.

Si procede quindi all'appello nominale per il deposito delle schede per la nomina della Commissione liquidatrice; e compìto l'appello stesso, i signori notari procedono allo scrutinio.

Spogliate le schede, si hanno i seguenti resultati:

LIQUIDATORI.

Vimercati Gaetano	voti	12,750
Bigatti cav. Ambrogio	»	12,730
Deodati comm. Sen. Edoardo	»	11,520
Nobili comm. avv. Niccolò	»	11,300
Pilliot cav. Augusto	»	11,228
Spada cav. Alessandro	»	11,019
Maurogordato comm. Giorgio	»	10,330

SUPPLENTI.

Villa cav. Achille	voti	12,229
Bigatti Carlo	»	11,967
Dini capitano Pietro	»	10,570
Brunicardi ing. Adolfo	»	10,410

I FRENI CONTINUI

Le gravi conseguenze ultimamente avveratesi in Francia ed in Italia, in seguito a parecchi accidenti ferroviarii, hanno posto di nuovo all'ordine del giorno pel continente europeo la questione importantissima, di metter cioè nelle mani del macchinista un mezzo capace d'arrestare il treno ad un momento voluto, senza ricorrere all'opera dei frenatori, che trovansi nei veicoli, e che non comunicano col macchinista.

Questo mezzo è il così detto *freno continuo*.

La questione è certo di grande importanza, ed in Inghilterra la si considera tale, che il Parlamento stesso se ne occupò, e volle che ognuna delle numerose Compagnie esercenti strade ferrate nel territorio inglese dovesse applicare almeno uno dei sistemi di freno continuo; anzi prescrisse che tali sistemi fossero oggetto di una continua sorveglianza, e che ogni 6 mesi si raccogliessero i dati delle esperienze in un rapporto da presentarsi alla Camera (1).

Nel continente europeo vediamo quà e là, in scala più o meno vasta, applicato qualche sistema di freno continuo; e solo ora, dopo i fatti luttuosi a cui sopra si è accennato, si manifesta una grande attività per estendere questo mezzo di sicurezza nei treni. Non parliamo poi dell'America, ove i freni continui sono applicabili in modo generale.

In tali condizioni crediamo far cosa gradita ai lettori, esponendo in poche pagine quanto finora siasi fatto in proposito, e quali sieno i criterii che si deducono dai risultati avuti dall'esperienza, onde giudicare sul sistema di freni più conveniente per l'esercizio delle strade ferrate.

Non vi è forse questione della quale siasi occupato un maggior numero d'individui, come quella di trovare il freno più sicuro e più attivo.

Nè il problema attrasse soltanto le persone che, per professione, doveano occuparsene; ma, quel che è più, financo certuni, e non son pochi, i quali erano affatto ignari delle più elementari leggi della meccanica.

Si ebbero quindi modelli di freni fatti con un'invidiabile pazienza, che costarono certamente grande fatica ai loro autori, ma che il più delle volte non hanno senso pratico. E quel che rincresce a chi spesso è chiamato a dar giudizio su tali modelli, si è l'illusione completa nella quale si trovano gli inventori; perchè, non avendo idea di quanto succede in pratica, si fondano su quello che è facile far verificare in un piccolo modello. Quindi sentendo un giudizio sfavorevole, sorgono recriminazioni e lamenti contro colui che giudica, il quale vedesi trattato da invidioso, ignorante, o peggio.

Il passare quindi in rassegna tutti i sistemi proposti per i freni sarebbe opera lunghissima e poco utile: noi ci limiteremo ad accennare quelli che ricevettero una pratica applicazione ed i cui risultati sieno comparabili.

I *freni continui*, dei quali solo ci occuperemo, possono raggrupparsi nel seguente modo:

(1) *Return by the Railway Companies of the United Kingdom. (Act. 1878. Continuous Brakes).*

1. Freni elettrici;
2. Freni idraulici;
3. Freni a catena;
4. Freni pneumatici.

1. *Dei freni elettrici.* — Chi ebbe per primo l'idea d'applicare l'elettricità per la frenatura dei treni di strade ferrate si fu l'inglese Grover, il quale prese una privativa nel 1840. Ma di tal freno non si fece alcuna applicazione.

Sedici anni più tardi, il francese Achard propose e costruì il primo freno elettrico, in cui andò man mano introducendo nuove modificazioni.

Allo stato attuale, e come venne esposto a Parigi nella Mostra internazionale d'elettricità, ecco come è fatto questo freno.

L'elettricità serve unicamente a stabilire la solidarietà fra uno degli assi del veicolo da frenare ed una specie di verricello, attorno al quale si avvolge una catena, che comanda poi il freno del veicolo.

Il verricello costituisce un'elettro-calamita tubulare, ed è munito di un asse, le cui estremità sono sorrette da due sostegni a pendolo, fissi al telaio del veicolo, e per modo che l'asse del verricello riesca parallelo a quello del veicolo. Due molle a lama trovansi continuamente in contatto coll'asse del verricello, e servono, tanto per tener il verricello ad una piccola distanza dall'asse del veicolo, come per conduttore della corrente elettrica, che deve dare all'elettro-magnete il suo potere magnetico.

Se si ha uno di tali verricelli in ogni veicolo del treno, e se tutte le molle sono messe fra loro in comunicazione per mezzo di un filo conduttore convenientemente disposto, tutte le volte che il filo costituisce un circuito chiuso, entro il quale si mandi una corrente elettrica, ognuno dei verricelli diventa una calamita temporaria, viene attratto dall'asse adiacente del veicolo, si mette in moto rotatorio per contatto, fa avvolgere la catena attorno al tamburo, e così si ha l'azione del freno, la quale è costante fino a che esiste la corrente elettrica. La forza del freno è tale, che tutte le ruote possono essere arrestate completamente, per modo che il treno costituisca come una grande slitta.

L'azione del freno, stante l'immensa velocità che ha il fluido elettrico, si può considerare come simultanea in tutti i veicoli; quindi non dovrebbero sentirsi scosse reciproche fra i veicoli adiacenti.

Secondo le esperienze fatte, se si arrestano tutte le ruote del treno, questo, correndo colla velocità di 80 chilometri all'ora, si può arrestare nello spazio di 200 metri circa.

Il signor Achard però vide gl'inconvenienti che nascono dal frenare completamente le ruote del treno, e propose quindi un apparato *moderatore*, il quale consiste nel porre dentro al circuito dei fili di resistenza, con cui il macchinista può regolare la pressione sulle ruote, sia per arrestare il convoglio, sia per moderarne la velocità nel discendere grandi pendenze.

Per produrre l'elettricità, il signor Achard si serve delle pile *Planté*, le quale sono *accumulatori d'elettricità*, e che vengono caricate con pile ordinarie di Daniell.

Una serie di pile è posta nel carro a bagagli in testa al treno, ed una in coda; sulla locomotiva non esiste

alcun apparecchio speciale. In ogni carro a bagagli trovasi un commutatore, con cui si manda la corrente nel circuito, oppure la si interrompe.

Dal carro a bagagli in testa parte un cordone, che va alla locomotiva, e serve a mettere il macchinista in grado di aprire o chiudere il circuito per mezzo del commutatore.

Fra veicolo e veicolo esiste un cordone contenente 12 fili di rame, ricoperti di guttaperca ed avvolti con tela. L'unione fra le estremità dei cordoni esistenti alle testate dei veicoli, è fatta con una specie di tenaglia metallica, con cui si costituisce un contatto assai largo. In pari tempo lo sforzo che richiedesi per aprir la tenaglia è abbastanza grande per evitare il loro distacco accidentale.

In queste condizioni, tre agenti del treno possono mettere in azione il freno:

1. Il macchinista, mediante il cordone suindicato;
2. Il capo-treno, che trovasi nel carro a bagagli in testa al convoglio, mediante il commutatore;
3. Il sotto-capo treno, che è nel carro a bagagli in coda al convoglio, ove pur trovasi un commutatore.

Invece d'impiegare le pile od accumulatori, il signor Achard propose ora l'uso di macchine *dinamo-elettriche*, le quali si muovono utilizzando la forza viva delle ruote del carro a bagagli, e possono sviluppare una corrente di grande intensità, che non costa nulla.

Però le esperienze fatte dimostrarono come fosse più conveniente rendere indipendente il funzionamento della macchina dinamo-elettrica dal moto dei veicoli. Quindi l'ing. Regray, capo del Materiale e della Trazione nelle Strade ferrate dell'Est francese, nelle esperienze che ha fatte sul freno, collocò un piccolo motore a vapore, del tipo Brotherhood a 3 cilindri, in cui la macchina dinamo-elettrica ha lo stesso albero di rotazione, che quello della motrice, evitando così l'impiego delle cinghie o delle ruote d'ingranaggio.

Il freno, nelle condizioni ora esposte, non sarebbe più automatico, cioè agirebbe automaticamente in caso di rottura degli organi d'attacco fra due veicoli.

Per soddisfare a questa condizione, la quale veniva d'altronde richiesta dal Ministero dei lavori pubblici, il signor Achard collocò, oltre due macchine dinamo-elettriche principali, una in testa ed una in coda, altre macchine dinamo-elettriche (od anche due pile secondarie) alle estremità del treno, mosse ognuna da uno degli assi del carro a bagaglio. L'azione di queste due macchine, le quali funzionano continuamente durante il viaggio, si neutralizza nelle condizioni normali. Al momento in cui succedesse la rottura degli organi d'attacco, le correnti si dirigono automaticamente per modo da far funzionare le macchine dinamo-elettriche principali (o le pile, se adoperasi questa sorgente del fluido elettrico) e mettere quindi in azione il freno nelle due parti staccate del convoglio.

Per i treni-merci, il signor Achard propone di mettere in testa ed in coda al treno un gruppo di 5 o 6 veicoli muniti del freno elettrico, e comunicanti fra loro con cordoni collocati sugli altri veicoli intermedii.

La soluzione proposta dal signor Achard è certo seducente, sorridendo l'idea d'aver un freno che agisca rapidamente, servendosi del fluido elettrico. In pratica però si manifestano parecchi inconvenienti.

Prima di tutto, la costruzione degli organi del freno onde ottenere l'apertura automatica dei ceppi quando cessa l'azione del freno, riesce troppo costosa e massiccia.

Il freno mosso nel modo sovra accennato non può esser contemporaneamente manovrato a mano, nel caso in cui si guastassero gli apparecchi per condurre l'elettricità.

Nonostante la grande attenzione che si mette nel regolare l'azione del freno, essa riesce troppo *cruda*, e dà spesso origine a scosse, che sono incomode pei i viaggiatori e rovinano il materiale.

Il mantenere la condotta della corrente in istato di poter sempre esser sicuri del suo funzionamento, è anch'essa una seria difficoltà.

Per questi motivi, nonostante la grande perseveranza del signor Achard nel perfezionare il suo freno, la sua applicazione rimase finora quasi allo stato di semplice esperimento, sia nella ferrovia dell'Est, che in quelle dello Stato francese.

Così essendo le cose, il freno elettrico non potrebbe esser consigliato per la pratica dell'esercizio di Strade ferrate.

(*Continua*). F.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma che al Ministero dei lavori pubblici è pervenuto il verbale della Commissione tecnica d'inchiesta circa lo sviamento di Sarzana.

Da tale verbale non risulterebbe precisata in modo assoluto la causa dello sviamento, atteso lo stato di sfacelo in cui trovavasi al momento della visita, tanto la sede stradale, quanto l'armamento. Fu però constatato non esservi stata alcuna rottura di assi o cerchioni.

A quanto pare, secondo il detto verbale, il disastro dovrebbe ascriversi all'armamento, il quale non era forse corrispondente alle esigenze di una linea destinata ad esser percorsa da treni celerissimi e di grandissimo peso, dipendendo quindi i difetti dalla natura stessa dell'armamento, anzichè dallo stato di manutenzione; la quale, dietro gli scandagli fatti su altre tratte vicine, venne riconosciuta regolare.

I delegati alla visita avrebbero frattanto proposto una riduzione della velocità, cioè dai 60 ai 50 chilometri all'ora, con divieto di ricupero in caso di ritardo. —

Ed a noi consta, infatti, che tale riduzione di velocità venne già adottata e messa in vigore.

Sappiamo che sulla proposta del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, il Ministro dei lavori pubblici ha approvato che gli organici del personale, sinora separati, delle quattro Divisioni del Traffico della rete siano riuniti in un solo.

Tale provvedimento, congiunto a quello della unificazione già fatta degli organici delle quattro Divi-

sioni della Manutenzione, non sarà di lieve vantaggio al personale, al quale non verrà più impedito da divisioni amministrative di concorrere, meritandolo, ai posti disponibili.

Un telegramma odierno ci annuncia il compimento della perforazione in avanzata della galleria di Varallo-Pombia, del primo tronco della ferrovia Novara-Pino, lunga m. 2680, scavata col sussidio dei pozzi in circa sei mesi. Il risultato è lodevolissimo, dovuto particolarmente all'attività dell'Impresa Podestà.

Ci scrivono da Firenze che è stata compiuta la visita ordinata dal Ministero dei lavori pubblici per constatare lo stato dei lavori finora approvati, lungo le linee delle strade ferrate Romane.

A tale visita procedette un rappresentante del R. Commissariato tecnico per l'esercizio delle ferrovie medesime, ed un delegato dell'Amministrazione ferroviaria.

Per ognuna delle quattro sezioni in cui è divisa la rete delle ferrovie di che trattasi, fu redatto apposito verbale, nel quale trovansi inserte tutte le informazioni sullo stato attuale dei lavori, sulle cause che hanno prodotto ritardi al loro regolare sviluppo, e sull'epoca di ultimazione dei medesimi.

Giova sperare che, tolte di mezzo le difficoltà che hanno fin qui incagliato il buon andamento di molti dei lavori predetti, e più specialmente di quelli per restauri delle Stazioni, mercè la solerte vigilanza del Governo, parecchie opere destinate a portare notevoli miglioramenti alle linee saranno ben presto condotte a compimento; ciò che è della massima urgenza.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, seriamente preoccupato dai gravi inconvenienti che risentono i viaggiatori ed il Commercio in causa dei ritardi dei treni ferroviarii, e per le conseguenti mancate coincidenze, ha fatto eccitamenti al personale dei Commissariati dell'esercizio ferroviario perchè invigilino attivamente l'arrivo e la partenza dei treni nelle Stazioni e diano corso immediato ai verbali di contravvenzione ogniqualvolta abbiano a constatare dei ritardi maggiori del limite di tolleranza regolamentare; provvedendo pure pel pronto inoltro dei detti verbali all'Autorità giudiziaria, affinchè questa possa procedere a norma di legge.

La Impresa Podestà e Compagni, assuntrice dell'appalto del tronco della ferrovia Novara-Pino compreso fra Oleggio e Sesto Calende, ha assunto alle stesse condizioni del suo contratto principale, l'esecuzione di tutti i lavori occorrenti per lo stabilimento di una fermata a Varallo-Pombia, la cui esecuzione non era compresa nell'appalto già assunto dalla detta Impresa. L'importo dei lavori occorrenti per tale fermata ammonta a L. 105,000.

Il nuovo orario invernale, andato in vigore il 1° corrente, non contiene variazioni nelle linee principali.

Sappiamo che altre modificazioni d'orario sono allo studio, specialmente nelle comunicazioni dall'Alta Italia colla Capitale per la linea Genova-Pisa, e che verranno attivate appena presi gli opportuni concerti colle Ferrovie corrispondenti; insieme alle nuove disposizioni adottate relativamente alla composizione dei treni sulla linea suddetta, affinchè possano mantenere l'orario stabilito.

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato la tassazione pel trasporto dei vini in transito dalla Dalmazia e dalla Grecia alla Francia. La tassazione stessa, la cui applicazione resta vincolata ai trasporti di 8 tonnellate per vagone o paganti per tale peso, da Cormons a Parigi-Bercy sta nei seguenti estremi: per l'Alta Italia L. 21.24; pel confine L. 0.36; per la Parigi-Lione-Mediterraneo lire 22.68: e così in complesso L. 44.28 per tonnellata.

Il predetto Consiglio, su proposta della Direzione dell'esercizio, ha dichiarato che non può riconoscere la sussistenza della Società di mutuo soccorso fra gli impiegati delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Il Consiglio medesimo ha inoltre autorizzata la continuazione per un anno dei contratti pei trasporti a grande e piccola velocità a domicilio nelle città di Conegliano, Treviso e Mantova, assunti rispettivamente dalle ditte Zanetti, Moretti e Cristani; nonchè la proroga pure per un anno del contratto Armadi pel servizio di presa e consegna delle merci a Venezia con battelli e barche.

La Società Veneta Montanistica ha presentato all'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia delle nuove proposte per l'impianto di una fabbrica a di carbone in formelle. Sappiamo che la Direzione dell'esercizio venne incaricata di esaminare le proposte presentate e di riferire in merito.

Per le nuove ferrovie complementari sono stati presentati all'approvazione governativa i seguenti progetti di appalto:

1. Tronco Grottaglie-Latiano, della linea di 2ª categoria da Taranto a Brindisi — La lunghezza del tronco è di m. 24,000; l'importo totale dei lavori è di L. 1,816,000, e quello delle opere comprese nell'appalto di L. 1,574,000.
2. Tronco da Ogliastro ad Agropoli, della linea di 1ª categoria da Battipaglia a Castrocucco — La lunghezza del tronco è di m. 10,000, e l'importo complessivo dei lavori da eseguire di L. 3,575,000. L'importo delle opere comprese nell'appalto rileva a lire 3,312,000.

Pel primo dei suddetti tronchi abbiamo ricevuto da Taranto, e diamo qui di seguito i particolari tecnici del progetto; pel secondo, ce li procureremo per fornirli ai nostri lettori nel prossimo numero.

Ci scrivono da Taranto che quella Direzione tecnica governativa per la costruzione ferroviaria ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del tronco della linea Taranto-Brindisi, compreso fra Grottaglie e Latiano, della complessiva lunghezza di metri 24,000. È questo il terzo progetto di appalto che viene presentato all'approvazione governativa per la predetta linea, la quale così trovasi completamente studiata per 48 chilometri, a partire da Taranto.

Il tracciato del tronco di cui trattasi, trovasi stabilito

in buonissime condizioni. Sopra 24,000 m. di lunghezza si hanno m. 22,200 di linea in rettifilo, e m. 1800 di tratti di curva. Le curve hanno un raggio che varia dai 400 ai 2000 m.

Anche l'altimetria del tronco si trova progettata in eccellenti condizioni Le livellette sono 20, di cui 2 in ascesa, 4 orizzontali e 14 in discesa. Le livellette orizzontali hanno la lunghezza di m. 4,800, e quelle in pendenza lo sviluppo di m. 19,200. La pendenza massima raggiunge l'8.70 per mille, ed è limitata ad una sola livelletta; le altre variano fra il 2.50 ed il 7 per mille.

Le opere d'arte, che in complesso occorrono, sono 38, con luce variabile da m. 0.80 a m. 3. Non necessita alcuna opera d'arte maggiore. Delle 38 opere d'arte miminori, 23 sono progettate con vôlto in muratura; 11 con copertura in lastroni, e 4 a travata metallica.

Per la continuità delle strade ordinarie da attraversare a raso colla ferrovia sono previsti 41 passaggi a livello.

Di Stazioni ne sono progettate tre, da servire per gli abitati di Francavilla, Oria e Latiano. Le case cantoniere da eseguire sommano in totale a 20, e di queste 15 sono progettate doppie, e 5 semplici; inoltre occorrono 11 garette da guardiano.

Il tempo utile stabilito per la ultimazione dei lavori dell'appalto è di mesi 24.

L'importo complessivo di tutte le opere progettate ammonta a L. 1,816,000; però l'importo delle opere comprese nell'appalto è limitato a L. 1,574,000, non essendo in questo comprese le espropriazioni ed i lavori impreveduti, a cui intende provvedere direttamente l'Amministrazione governativa.

Il costo medio chilometrico del tronco in parola è limitato a L. 75,500.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 24 al 29 ottobre.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Busche-Feltre della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Un progetto per la costruzione del tronco dalla fermata delle Marmore alla Stazione di Rieti, della ferrovia Terni-Rieti;

Un progetto per la costruzione del 2° tronco di allacciamento della ferrovia Viterbo-Attigliano colla linea de Orte a Chiusi, con relativo ponte sul Tevere;

Un progetto per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Celle Ligure, lungo la ferrovia da Spezia al confine faancese;

Un progetto pel compimento della galleria 1ª Fucile nel tronco Favarotta-Licata, della ferrovia Catania-Licata:

Un progetto per opere di difesa contro il torrente Coscile tra i chilometri 10 e 14, della ferrovia Buffaloria-Cosenza;

Un progetto pei lavori occorrenti al compimento della Stazione di Nervi, lungo la ferrovia da Spezia al confine francese:

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Aragona-Caldare, lungo la linea Palermo-Porto Empedocle;

Un progetto per la costruzione di una ferrovia economica da Fossano a Bra;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Sale a Tortona, in provincia di Alessandria:

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore dall'abitato di Carini alla Stazione ferroviaria omonima, in provincia di Palermo;

Un progetto per la ricostruzione in muratura del ponte in legname sul torrente Mortilli, e sistemazioni dei suoi accessi lungo la strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone, in provincia di Palermo:

Ed un progetto per riparazione degli argini del canale Cagnola alle fronti Mazzucato, Sartori e Sorgato, nei Comuni di Cartura e Bovolenta, in provincia di Padova.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade Ferrate Romane, dopo avere nella sua adunanza del 26 ottobre p. p. trattato alcuni affari d'interna amministrazione, deliberava:

1. la costruzione del marciapiede e della strada d'accesso alla nuova Stazione dell'Alberese (linea Maremmana);

2. una maggiore spesa occorrente pel rinforzo del ponte sul fiume Farfa;

3. l'impianto della illuminazione a gas nella Stazione di Caserta;

4. l'acquisto di varii materiali occorrenti all'esercizio, cioè: materiali metallici, traverse e legnami da deviatoi per l'armamento della via nel prossimo anno 1882, molle a spirale, ferro in verghe, e legna da ardere.....

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — Alle ore 10 antim. del 12 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Pontassieve-Firenze, compreso fra i chil. 6.792 e 18.476, a partire dalla Stazione di Faenza, in provincia di Ravenna, della lunghezza di m. 11,684 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera del materiale d'armamento e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 1,948,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 28 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 74,000, ed in L. 148,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Mestre-Portogruaro. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 12 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra San Michele del Quarto e San Donà di Piave, in provincia di Venezia, della lunghezza di m. 17,768 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento), per la presunta somma di L. 1,105,433.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 21 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 105,000 quella definitiva, ambedue in numeraria od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle 10 antim. del 17 corr., presso il Ministero medesimo e presso la Prefet-

tura di Massa, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra il torrente Caprigliola ed il sotterraneo del Grotto, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 10,314 (escluse le espropriazioni stabili e fabbricati, meno le fondazioni dei caselli di guardia, e la provvista delle traverse e dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 3,948,800.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 130,000, ed in L. 250,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — La *Gazzetta Uff.* del 25 ottobre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 29 agosto scorso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui l'ultimo in data 26 giugno 1881, n. 287 (serie 3ª), coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 10,071,180 in aumento al Consolidato 5 per cento, in cambio di n. 671,412 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 10 giugno 1881 per effetto delle già citate leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dall'11 giugno a tutto il dì 8 agosto 1881, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle stesse leggi, altre 1218 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 18,270, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875, e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, numero 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1882, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrata;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione eel Ministro del tesoro altre n. 1218 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dall'11 giugno a tutto il dì 8 agosto 1881, per la complessiva rendita di L. 18,270, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà iscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 18,270, con decorrenza dal 1° gennaio 1882.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 100 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Tesoro per il 1881 sarà aumentato di L. 127.890 per i semetri al 1° luglio 1875 ed al 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876-77-78-79-80-81, non che per il semestre al 1° gennaio 1882 sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

— Dalla Direzione delle Strade ferrate Romane venne comunicato ai giornali:

Le acque cadute ieri (29 andante) in gran copia sulle campagne romane hanno fatto rovinare il ponte in ferro, di 20 metri di luce, sul torrente Rustico al chil. 73,500 della ferrovia Firenze-Roma, esportando alla distanza di 100 metri circa le travate metalliche del ponte medesimo.

Questo fatto, avvertito in tempo debito dagli agenti ferroviarii, obbligò a far retrocedere il treno 112 ed a sospendere la partenza del diretto 6, che fu effettuato solamente da Orte a Firenze.

Nella stessa notte dal 29 al 30 furono eseguiti i lavori necessarii al trasbordo dei viaggiatori e bagagli, a partire dal treno 5, profittando della strada ruotabile prossima alla ferrovia e per una percorrenza di circa 800 metri.

Mercè la costruzione di un ponte provvisorio in legname, si rese possibile eseguire il trasbordo suddetto anche lungo la sede della ferrovia, allo scopo di ridurre il percorso da effettuarsi a piedi dai viaggiatori.

Si provvide pure contemporaneamente alla costruzione di altro ponte provvisorio in legname per il transito dei treni, la cui ripristinazione sarà previamente indicata al pubblico.

— È pure avvenuta, per causa dell'acque, la caduta di una frana sulla linea Foligno-Terni presso la Stazione di Giuncano, che ha momentaneamente interrotto il servizio dei treni su quella linea.

L'Amministrazione ha disposto affinchè i viaggiatori, i quali volevano recarsi a Roma per la via di Pisa col treno in partenza da Firenze alle 9.6 antim., che arriva a Roma alle 9.36 pom., potessero percorrere la detta via senza alcuna sovratassa e senza cambiamento di carrozze a Pisa.

Venne pure stabilito un treno da Pisa a Firenze, che giunge a questa città al tocco dopo mezzanotte, in coincidenza con quello che giunge a Pisa da Roma alle 10.40.

Ferrovia Urbino-Sant'Arcangelo. — Al *Diritto* scrivono da Macerata:

È giunta qui una squadra d'ingegneri, diretta dal commendatore Pera e dal signoe Fantoli, incaricata di studiare una variante pel Montefeltro al progetto della ferrovia longitudinale appenninica. Il contegno di questi egregi, mentre è lodato da ognuno, fa sperare che i loro studii saranno compiuti entro i quattro mesi prestabiliti dalla Deputazione provinciale. Ed è lecito sperare che questi studii saranno coronati da un esito soddisfacentissimo, riportando l'approvazione del Consiglio provinciale e del Governo, specialmente per quanto concerne la linea Urbino-San Leo-Sant'Arcangelo, tracciata nel progetto. È certo oramai che ogni ostacolo sarà superato acchè l'industria ferroviaria possa anche qui arrecare frutti di civile prosperità. Quando gli studii di questa variante pel Montefeltro saranno più avanzati, si potrà dimostrare l'importanza di questa linea per varii riguardi. Pel momento basti indicare un errore degli oppositori a questa variante, i quali vorrebbero far credere che la sua maggior percorrenza, di fronte alla linea Urbino-Ospedaletto-Sant'Arcangelo, possa menomare l'importanza dell'intiera dorsale, perchè, secondo dicono, porgerebbe economia di tempo e di spesa in raffronto colla litoranea adriatica. Ciò non è esatto, dappoichè è certo ormai che il maggior percorso non sarà che di sette chilometri. Ora, sapendosi che l'intera dorsale Fabriano-Urbino-San Leo-Sant'Arcangelo avrà una percorrenza di 126 chilometri, e quella in esercizio Fabriano-Falconara-Sant'Arcangelo 157, ne risulta evidentemente che quella, in confronto con questa, avrà sempre un minor percorso di chilometri 31.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, col giorno 1° novembre p. v. viene attivato un servizio di treni locali sulla linea Venezia-Treviso.

Questi treni, formati con materiale speciale (*Belpaire*), faranno fermate, oltrecchè nelle Stazioni della linea stessa, anche nelle località denominate: Zellarino, Marocco, Campocroce e S. Trovaso.

Nelle suddette fermate, la distribuzione ed il ritiro dei biglietti sono affidati ai rispettivi guardiani.

Il pagamento del biglietto sarà invece fatto a mani del personale dei treni, e si pregano perciò i viaggiatori di tener pronto e contato il denaro occorrente.

I portatori di biglietti di andata e ritorno per lo Stazioni della linea Venezia-Treviso, che viaggiassero coi treni locali, avranno facoltà di discendere alla fermata che precede la Stazione di destinazione indicata sul biglietto acquistato, e di far ritorno ripartendo dalla stessa fermata.

Coi treni locali si accetteranno bagagli pella registrazione soltanto nelle Stazioni di Venezia e Treviso, a destinazione delle altre Stazioni della linea, ma non delle fermate; sempre però limitatamente al quantitativo che di volta in volta potrà essere contenuto nello scompartimento

a ciò destinato. I colli eccedenti saranno registrati e spediti col treno successivo. Egualmente coi detti treni non saranno spedite merci di qualsiasi natura.

Le corse dei treni locali, di cui sopra, saranno regolate da apposito orario.

Stazioni e servizio ferroviario in Milano. — Nella seduta del 25 ottobre p. p., al Consiglio comunale di Milano erano all'ordine del giorno le interpellanza dell'avv. Napoleone Perelli sulle pratiche che la Giunta fece o intenda fare per tutelare gli interessi della città nella nuova organizzanione del servizio ferroviario e nella scelta della località per la nuova Stazione di smistamento.

Partendo dallo studio e dalle conclusioni della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, s'intrattiene il Perelli a dimostrare come la divisione delle medesime in due gruppi, l'orientale o Adriatico, l'occidentale o il Mediterraneo, possa avere grande influenza sulla rete della Stazione di Milano, la quale, ora centro delle ferrovie, se diventasse Stazione testa di linea, perderebbe assai della sua importanza. È quindi necessario che il Comune faccia sentir la sua voce, sia diligenti nel tutelare i propri interessi.

Quanto alla progettata Stazione di smistamento ed al completamento dell'assetto ferroviario intornò alla città, dubita assai che le osservazioni avanzate dalla Commissione delegata dalla Camera di commercio, dal Comune e dalla Provincia, alla Direzione delle ferrovie siano in tutto opportune; e si estende a dimostrare come la località per la nuova Stazione avrebbe dovuto essere diversa, più discosta dalla città.

Risponde il *Sindaco*, assicurando che prenderà a cuore, mediante opportune informazioni e conseguenti eventuali proposte, la soluzione del quesito della prima parte della interpellanza. Quanto alla seconda parte, riferisce compendiosamente sulle pratiche e sulle conclusioni dei delegati delle tre rappresentanze, parendogli che siano favorevoli alla tutela degli interessi del Comune.

Villa Pernice, quale presidente della Commissione che fece luogo alle pratiche colla Direzione delle strade ferrate dell'Alta Italia intorno al nuovo ordinamento delle ferrovie di circuito della città ed alla Stazione di smistamento, nota come, avutasi dalla Commissione notizia del progetto particolareggiato per mezzo della Direzione medesima, siansi formulate dalla Commissione le modificazioni credute opportune in rapporto alla futura probabile espansione della città, all'interesse del commercio, ed alla viabilità. Si ottenne l'affidamento, quanto alla viabilità, che a rendere indipendenti le due vie del Borgo Ortolani e del Sempione, si costruirebbe una via laterale allo stradone della Cagnola, che sovrapasserebbe la ferrovia, con larghezza di sette metri almeno e pendenze del tre per cento; che uguale provvedimento trovasi già nel progetto per le strade di Porta Magenta; che per le vie da Porta Genova alla Stazione di Regoledo, che la ferrovia avrebbe attraversata a livello, si promise riforma del progetto nel senso che la ferrovia corresse in argine e le strade la sottopassassero.

Quanto al commercio, non vi ha dubbio che la Stazione di smistamento l'avvantaggerebbe assai per la più sollecita e regolare consegna, non essendo più i treni merci obbligati ad attraversare la Stazione centrale, ma dirigendosi alla Stazione di smistamento; nella quale fatta la cernita, la merce di transito andrebbe senz'altro alla destinazione sua, e la merce per Milano si distribuirebbe alle rispettive Stazioni di merci. Nei rapporti cittadini si conchiuse che, quando non fosse possibile trovar altra località per la Stazione di smistamento, che misurerà 200 mila metri, si procuri almeno di togliere nella località fissata, cioè tra il Sempione e Porta Magenta, la insenatura della cinta daziaria, sicchè questa abbia a toccar quasi la ferrovia; e finalmente che la ferrovia da Porta Genova a Regoredo si allontanasse alquanto dalla città, cioè da 700 ad 800 metri a 1000 e 1200, onde non riesca d'ostacolo all'espansione dei fabbricati ed opifizii nel circondario esterno.

Mussi si estende in ispeciali considerazioni sul punto che occorra star vigilanti e lavorare onde Milano, da centre delle ferrovie, non cada nella condizione di testa di linea, che varrebbe quanto ridurla dal centro alla periferia, con gravissimo suo danno.

Si associa, quanto al secondo punto, cioè alle ferrovio suburbane ed alla Stazione di smistamento, alle considerazioni esposte dal consigliere Perelli.

Il cons. *Perelli*, riprendendo la parola, dopo aver emessa l'opinione che la Commissione abbia oltrepassato i limiti del mandato, chiedendo un allargamento della cinta daziaria; e dopo aver risposto a Villa Pernice, conchiude con la proposta del seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio invita la Giunta a porre ogni cura onde nel riordinamento del servizio ferroviario generale e nella costruzione delle linee e dei fabbricati succursali alla Stazione siano tutelati gli interessi del Comune ».

Villa Pernice risponde al cons. Perelli essere insussistente l'appunto d'eccesso nell'evadere il mandato per parte della Commissione, che ha avuto l'onore di presiedere; imperocchè quel mandato le dava facoltà ed obbligo di riconoscere quali effetti le proposte novità potessero avere sulla espansione della città, sull'interesse del commercio, sulla stabilità; e le conclusioni prese dalla Commissione non si allontanano da questo obbiettivo.

Conclude raccomandando al Consiglio che, in luogo di pronunciare sterili proteste, le quali irritano e producono piuttosto male che bene, voglia invece, riconoscendo il grande vantaggio che la esecuzione del progetto arrecherà alla città, incaricare la Giunta di sollecitarla, dando però prudentemente luogo a quelle ulteriori pratiche, che con la comunicazione promessa della planimetria del progetto, modificato secondo le proposte della Commissione, fossero per emergere.

Dopo una breve replica del Sindaco, con la quale dichiara di concordare nelle idee espresse da ultimo dal consigliere Villa Pernice e di accettare l'ordine del giorno del consigliere Perelli, questo viene alla quasi unanimità votato per alzata e seduta.

Tramways nella provincia di Mantova. — Si ha da Mantova, 25 ottobre:

Il Consiglio provinciale di Mantova ha approvato l'esecuzione delle quattro linee seguenti di *tramways*: Mantova-Brescia, Mantova-Ostiglia, Mantova-Asola, Mantova-San Benedetto, e gl'ingegneri sono già sui luoghi per gli studii preparatorii.

Ferrovia Treviso-Feltre-Belluno. — Leggesi nel *Giornale di Padova*:

Per la ferrovia Treviso-Feltre-Belluno furono stanziate anche per l'anno 1882 L. 666,000.

Pende ancora la questione fra le Provincie di Belluno e di Treviso pel riparto del concorso provinciale, dal Governo deferita agli ingegneri del Genio civile delle due provincie. Sarebbe opportuno che questi sollecitassero la loro decisione, perchè allora le Provincie potrebbero, d'accordo col Governo, tentare un'operazione finanziaria per affrettare il compimento dei lavori.

— Leggesi poi nella *Gazzetta di Belluno*:

Una Commissione d'ingegneri della Società Veneta di costruzioni, fra cui l'on. Gabelli, è attesa a Belluno. Suo còmpito si è quello di esaminare i progetti approvati ed in corso di compilazione, della linea ferroviaria Belluno-Feltre-Treviso, per proporre, dicesi, al Governo l'assunzione dell'intero lavoro.

Ferrovia Palermo-Corleone. — La *Gazz. Uff.* del 27 ottobre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 29 agosto scorso.

« *Articolo unico.* È costituito fra la Provincia di Palermo ed i Comuni di Palermo, Corleone, Misilmeri e Marineo un Consorzio per la costruzione e l'armamento della ferrovia Palermo-Corleone.

« Nel caso però che fosse prescelto per detta linea il tracciato per Ogliastro-Villafrati-Godrano-Ficuzza, s'intenderà costituito il Consorzio fra la Provincia di Palermo ed i Comuni di Palermo, Corleone, Milmeri, Marineo, Mezzojuso, Villafrati, Ogliastro, Godrano, Cefalà Diana, Baucina e Ciminna, a sensi e per gli effetti delle deliberazioni 26 febbraio e 5 marzo 1881 della Deputazione provinciale di Palermo ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 27 ottobre p. p. scrive:

La costruzione, eseguita sotto la speciale direzione dell'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, del così detto tronco premente, lungo 42 metri, a metà del tunnel del Gottardo, venne compiuta la notte del 21|22 ottobre. Il tronco di allacciamento in curva fra il tunnel retto e la Stazione di Airolo essendo parimenti finito, ed essendosi ora occupati alla posa della ghiaia e delle guide, non è più dubbio che il tunnel sarà aperto al pubblico esercizio, secondo il nuovo programma per il nuovo anno, per il servizio passeggieri e merci. Le carrozze ed i carri necessarii sono trasportati fino dal 23 ottobre sulla strada postale verso Airolo, e due locomotive a tender saranno trasportate a Göschenen, sulla rampa settentrionale, pure per la strada cantonale; solo si studia ora la quistione se queste due locomotive dovranno percorrere tutto il viaggio sulla strada carrozzabile, oppure se debbano essere inoltrate sulla ferrovia del Gottardo fino a Wassen, per il che si dovrebbe attendere sino alla metà del prossimo dicembre.

Disastro ferroviario in Inghilterra. — Sul disastro ferroviario, successo in questi ultimi giorni sulla linea del Midland, tra Coalville e Leicester, si hanno i seguenti ragguagli:

Il treno direttissimo, che va da Burton a Leicester, uscì dalle rotaie, e con una velocità di 16 leghe all'ora, andò ad urtare contro un treno carico di carbone, che stava per essere scaricato sotto una tettoia. L'urto è stato così violento, che i vagoni del treno merci e quelli del treno viaggiatori andarono in frantumi; fra tutte, due sole vetture restarono intatte, benchè lanciate anch'esse a notevole distanza dal punto in cui avvenne lo scontro.

Il numero dei viaggiatori, forse a cagione del cattivo tempo, era relativamente scarso: tuttavia si ebbe a deplorare la morte di tre persone, due donne ed una giovinetta. Nove altre persone, tra cui il capo-convoglio ed il fuochista, restarono gravemente feriti.

I particolari del disastro sono strazianti. Una signora, certa Carlotta Williamson, ebbe le gambe interamente fratturate; un altro viaggiatore riportò la rottura di un braccio, il quale gli venne senza indugio amputato; ed il fuochista riportò ferite così gravi, che si dispera di salvarlo.

La causa delle catastrofe si attribuisce alla negligenza dell'agente incaricato di far manovrare i segnali. Perdendosi in ciarle con un amico, egli aveva dimenticato di modificare la posizione di un disco, e questa dimenticanza gli fu fatale. Allo scorgere le conseguenze della sua negligenza, egli si abbandonò alla più grande disperazione, e si temeva che volesse attentare alla propria esistenza.

Intanto la Compagnia delle Strade Ferrate lo ha immediatamente sospeso dalle sue funzioni.

Venne in pari tempo ordinata un'inchiesta.

Ferrovie greche. — Si ha da Atene che la linea tra Volo e Larissa fu aggiudicata a Maurocordato, banchiere di Costantinopoli. Un'altra linea da Patras a Kalakoto fu data a Kyrlazïz, rappresentante della Banca ellenica del Credito generale. Infine Kiricho, mandatario della Casa francese Lescanne-Perdoux, già aggiudicatario delle linee dal Pireo a Patrasso ed a Larissa, studia il tracciato d'una via tra Patrasso e Kallimaki.

Il Governo greco desidererebbe vedere cominciare questi grandi lavori d'utilità pubblica al più presto; ma ha due impedimenti maggiori: primo, che l'assenso della Camera è necessario per sanzionare la decisione del Consiglio dei ministri; il secondo — ed è più grave — la difficolta di reclutare dei lavoranti in numero sufficiente per sì grandi imprese.

I lavori preparatorii pel taglio dell'istmo di Corinto subiscono da qualche giorno delle remore per scarsezza di braccia. È impossibile trovarne nel paese, ed il generale Türr è obbligato a far appello agli emigranti italiani. Gli intraprenditori delle ferrovie greche saranno pure forzati a reclutare operaj all'estero.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Secondo la *Turquie*, le istruzioni definitive date dalla Sublime Porta al suo ambasciatore Edem pascià a Vienna per le nuove conferenze da tenersi pel raccordamento delle ferrovie della Turchia europea con quelle della Bulgaria, della Serbia e dell'Austria-Ungheria, indicherebbero il tracciato di Costantinopoli-Sofia-Belgrado-Pesth. Questa grande linea raggiungerebbe con un tronco la linea Salonicco-Mitrovitza, con Pristina o Vranja per punto di congiunzione. La questione sarà risoluta nelle Conferenze, ma la preferenza del Governo ottomano pare che sarebbe per Pristina, anzichè per Vranja.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il *Popolo Romano*, del 27 ottobre, scrive:

All'Ufficio tecnico del Comune si lavora con grande attività per compiere il piano regolatore della città. Non sappiamo però se potrà essere pronto pel 31 corr. in cui verrà inaugurata la sessione autunnale del Consiglio comunale. L'ingegnere-capo, cav. Viviani, ha continue conferenze col Sindaco e col colonnello del Genio militare allo scopo di definire la scelta delle località dove dovranno sorgere gli edifizii stabiliti dalla legge di concorso.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 4 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 28), la Società francese, sedente a Parigi, col titolo di *Société des Tramways et Chemins de fer économiques de la Haute Italie*, col capitale nominale di L. 1,250,000, diviso in 2500 azioni di L. 500 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente Decreto, con domicilio a Milano.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Credito Torinese*, col capitale nominale di lire 8,000,000, diviso in 32,000 azioni di L. 250 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente Decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Industria mineraria — La Direzione d'agricoltura presso il Ministero del commercio ha pubblicato le notizie statistiche sulla industria mineraria in Italia, dal 1860 al 1880, raccolte per cura del R. Corpo delle miniere, sui dati attualmente forniti dai dieci distretti minerarii in cui è diviso il Regno.

In questo importante volume sono esposti i risultati statistici, non solo dei minerali, ma anche dei prodotti delle officine mineralurgiche di ogni genere, e si toccano pure talune questioni di maggiore interesse, come quella dei combustibili ferrili in Italia e della fabbricazione del ferro, specialmente coi minerali dell'isola dell'Elba.

Vi sono aggiunte le monografie di alcune miniere importanti, e le notizie per alcune cave e sui prodotti chimici.

Con questo lavoro si rimedia, in parte almeno, al difetto delle pubblicazioni sulla nostra statistica mineraria.

Affermasi dal comm. F. Giordano, ispettore-capo del R. Corpo delle miniere, che nella costituzione del suolo italiano è rappresentata tutta la serie delle varie formazioni geologiche, nelle quali sono contenute in discreta abbondanza molte delle sostanze utili, che alimentano le industrie minerarie di vario genere.

Lamentasi dal comm. Giordano che le norme legislative concernenti la proprietà e l'uso delle sostanze minerali siano diverse nelle provincie del Regno, e che per tale materia non siasi ancora ottenuta l'unificazione legislativa.

Rilevasi inoltre che in Italia manca una Scuola o Accademia superiore per formare veri ingegneri di miniere, capaci di sostenere tutti i rami del servizio, e che non siasi dato maggiore sviluppo alla Scuola delle solfare in Palermo.

Osserva, a questo proposito, il comm. Giordano, che la sola Scuola di miniere in Parigi costa non meno di lire 250,000 all'anno.

Ciò non ostante, dal libro di che parliamo risulta che in molti prodotti minerarii si sono ottenuti, nel passato ventennio, considerevoli progressi.

La produziono dello zolfo greggio è salita da 19 milioni circa nel 1860 a quasi 37 milioni nel 1879; i minerali di piombo da 3 milioni a 8, i minerali di ferro da un milione a 2.

Più notevole incremento ebbero i minerali di zinco, che nel 1860 figuravano por poche migliaia di lire, e nel 1879 raggiunsero la somma di quasi quattro milioni.

Il valore totale della produzione mineraria, che nel 1860 fu di L. 25,225,786, andò annualmente crescendo fino a L. 59,371,696 nel 1879.

Nel 1860 erano impiegati 25,891 operaj nelle miniere italiane, e nel 1879 ne furono necessarii 44,215.

Così prosperi risultati si ebbero, malgrado la poca cura da parte del Governo di promuovere e di incoraggiare le esplorazioni, e non ostante i difetti della nostra legislazione, che era di ostacolo alla nostra iniziativa privata.

(*Nazione*).

Illuminazione elettrica dei vagoni. — Un esperimento importante, il primo nel suo genere, è stato fatto testè sulla linea della ferrovia di Brighton, per provare la praticabilità d'illuminare i vagoni ferroviarii colla luce elettrica. Esso ebbe luogo il 14 ottobre p. p. in un vagone Pullman, che faceva parte del treno in partenza da Victoria per Brighton alle ore 3 e 25 pomeridiane. Il signor I. Knight, amministratore generale della Ferrovia di Brighton; il signor Honghton, ispettore dei telegrafi; il signor Miller, segretario della Compagnia dei vagoni Pullman, ed i signori F. A. Pincoffs e Lachlan della Compagnia dell'accumulatore Faure, erano presenti all'esperimento. L'illuminazione elettrica aveva attirato da lungo tempo l'attenzione della Compagnia ferroviaria di Brighton, ed il signor Knight, unitamente all'ispettore delle locomotive e dei vagoni, signor Strondlay, avevano studiato e fatto parecchi tentativi di saggio. Prima della scoperta fatta dal signor Faure della batteria secondaria, mercè la quale la forza elettrica può essere immagazzinata, eravi una difficoltà considerevole a sormontare per adottare tale sistema d'illuminazione nei vagoni. Nello esperimento in questione, la difficoltà è stata vinta. Il vagone era stato fornito di 32 *cellule* Faure, che sono già note agli elettricisti, e che consistono in due lamine di piombo coperte di minio. Le cellule erano state caricate anticipatamente negli Ufficii della Compagnia dell'accumulatore. Tutto ciò che fu necessario di fare subito che il vagone si trovò nell'oscurità, fu di toccare una piccola verga, e 12 piccole lampade incandescenti si accesero istantaneamente, spargendo una luce dolce, regolare e d'una estrema bianchezza. L'irradiazione delle lampade veniva proiettata da riflessori applicati al soffitto del vagone, ed era sufficientemente brillante per illuminare tutte le parti del vagone. La Compagnia della linea di Brighton deve preparare ora un nuovo treno speciale di vagoni Pullman pel servizio da Victoria a Brighton; e se l'esperimento fatto può essere considerato come una prova felice del funzionamento di questo nuovo sistema, è probabile che i nuovi vagoni saranno forniti di lampade incandescenti ed accumulatori per l'illuminazione normale del treno. Il vagone nel quale si è fatta la prova fu illuminato durante il percorso da Victoria a Brighton, che avvenne di giorno, soltanto nei diversi *tunnels* che s'incontrano sulla linea; ma nel suo viaggio di ritorno a Victoria, ch'ebbe luogo di notte, il vagone restò illuminato colla luce elettrica per tutta la durata del viaggio.

Carta geologica d'Italia. — In occasione del Congresso geologico internazionale di Bologna, fu pubblicata dalla litografia Virano e Teano di Roma una splendida Carta geologica d'Italia. La compilazione fu fatta dall'Ufficio geologico, sui lavori editi ed inediti di varii autori sino al 1881, con speciali verificazioni delle località meno conosciute. La scala è di 1 decim. per grado 1: I, III, III.

È un lavoro che fa onore al nostro Ufficio geologico.

Ufficii telegrafici. — Il 20 ottobre p. p. in Peccioli (prov. di Pisa), il 23 in Concordia (prov. di Modena), ed il 24 in San Donato (Val di Comino), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato nullo, nella scorsa settimana, rispetto ai valori ferroviarii; le Azioni della Società delle Meridionali non tennero il prezzo del primo giorno, che fu di 467, poichè discesero fino a 462, per risalire in ultimo a 465. Le Obbligazioni nominali a 375.56; del pari i Boni a 530 — Le Sarde non ebbero condizioni migliori: la serie A quotata a 273; la serie B a 276.50; le nuove a 273.25. Le Palermo-Trapani in oro rimasero a 279, quelle in carta a 281; le Centrali toscane a 462; le Pontebbane a 459; le Meridionali austriache al 289; le Azioni Ferrovie Romane a 153.

A Parigi, le Lombarde in nuovo ribasso da 327 a 320, con ripresa per ultimo a 326.25; le Obbligazioni relative in ribasso anch'esse tra il 288 al 283.

Le Vittorio Emanuele trattate a 278, poi a 277.

Le Azioni Ferrovie Romane si tennero tra il 140 al 145; le Obbligazioni sul 371.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel 9 corr. in Torino (piazza S. Carlo, 2), per la relazione del Consiglio, per la nomina del Consiglio d'amministrazione, e dei revisori del bilancio per l'esercizio 1878-80, e per modificazioni agli statuti.

Société anonyme des mines de plomb argentifère de Gennamari et d'Ingurtosu (Sardaigne). — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 15 corr. a Parigi, sede sociale (rue de Naples, 52).

Società italiana di depositi e conti correnti. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 20 corr. in Roma, sede sociale (via Crociferi, 44), per le comunicazioni del Consiglio, per la nomina di 2 consiglieri d'amministrazione e per modificazioni allo statuto.

VERSAMENTI

Società italiana per condotte d'acqua. — Gli Azionisti sono invitati ad effettuare col giorno 20 corr. il versamento del 4° decimo sulle Azioni in L. 50 in oro, da eseguirsi in Roma, sede sociale (piazza Montecitorio, 121); ed a Parigi, Lione, St. Etienne e Marsiglia, presso la Società dell'*Union générale*.

Ferrovia del Gottardo. — Gli azionisti sono invitati a versare pel 31 dicembre p. v., in acconto della 5ª rata del capitale-azioni, un'altra quota di L. 13.91, corrispondente all'importo dell'interesse semestrale del capitale versato di L. 463.70, scadente alla detta epoca. Il versamento si farà in modo che l'importo del detto interesse semestrale verrà accreditato ai rispettivi azionisti quale pagamento della suddetta somma. Dal 31 dicembre in poi, si pagherà alle Azioni definitive il cupone scadente alla detta epoca in fr. 15. Il versamento ed il pagamento in Italia si farà presso le sedi della Banca Nazionale.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione dei canali di bonifica a sinistra del

Volturno, della lunghezza complessiva di m. 132,207, per la presunta annua somma di L. 25,520. Manutenzione dal 1° luglio 1882 al 30 giugno 1885. Deposito interinale L. 6000, canzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per dare un nuovo indirizzo alle acque del fiume Lamone sulla cassa di bonificazione omonima, per la presunta somma di L. 419,410. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva egnale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Capua, si terrà un'asta per la manutenzione ordinaria degl'immobili militari delle piazze di Caserta e Maddaloni, durante il triennio 1882-84, per la complessiva somma di lire 69,000. Deposito cauzionale L. 6900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'ordinaria manutenzione degl'immobili militari delle piazze di Capua, S. Maria ed Anversa, durante il triennio 1882-84, per la complessiva somma di L. 72,000. Deposito cauzionale L. 7200 come sopra.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Giaveno (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Giaveno-Trana, dalla provinciale Pinerolo-Susa al Santuario di Trana, della lunghezza di m. 5,910, per la presunta somma di L. 157,000. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 7000 in valuta legale o rendita D. P., oltre L. 1300 per spese d'asta; cauzione definitiva L. 16,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero in Roma, si terrà un'asta per l'appalto delle opere occorrenti alla sistemazione a giardino delle due aree sulla via Cernaia, di fronte al nuovo Palazzo delle finanze, per la presunta somma di L. 20,570. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 1000, cauzione definiliva L. 2,250, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di m. c. 1010 di legname quercia delle provincie meridionali, di Toscana e di Romagne, per la presunta complessiva somma di L. 121,150. Deposito cauzionale L. 12,115 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Grosseto, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere occorrenti alla sistemazione dei fossi Molla e Collettore, fra la via della Badiola e le Bocchette Ximenes nella Bonificazione Grossetana, per la presunta somma di L. 112,794. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ingrandimento dell'Ospedale militare della Maddalena in Messina, per la somma di L. 194,000. Lavori da eseguire entro 700 giorni. Deposito cauzionale L. 20,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 corr., presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale delle pavimentazioni stradali, condotti, chiaviche, ecc., per la presunta annua somma di L. 100,000. Deposito cauzionale L. 14,000, oltre L. 4,000 per spese d'asta e contratto.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 4 piattaforme girevoli di m. 11.60 di diametro per le Ferrovie Meridionali, nonchè il riattamento del ponte Lamone in provincia di Ravenna.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di settembre 1881

e confronto coi definitivi di settembre 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	4	—
Media in esercizio	3.569	3,567	2	—
Viaggiatori	4,082,480.29	4,444,137.52	638,342.77	—
Bagagli e cani	211,497.02	190,907.46	20,589.56	—
Merci a grande velocità	920,364.70	910,965.65	9,399.05	—
Merci a piccola velocità	5,163,251.60	4,877,012.49	286,239.11	—
Totale dei prodotti ferroviari	11,377,593.61	10,423,023.12	954,570.49	—
Navigazione sul lago di Garda	15,569.75	16,801.75	—	1,232.—
Totale del mese	11,393,163.36	10,439,824.87	953,338.49	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *settembre*				
Viaggiatori	31,878,775.75	30,743,078.65	1,135,697.10	—
Bagagli e cani	1,377,237.93	1,314,354.90	62,883.03	—
Merci a grande velocità	7,783,873.57	7,856,738.76	—	72,865.19
Merci a piccola velocità	41,924,747.65	38,409,979.53	3,514,768.12	—
Totale dei prodotti ferroviari	82,964,634.90	78,324,151.84	4,640,483.06	—
Navigazione sul lago di Garda	94,048.51	93,705.30	343.21	—
Totali dal 1° gennaio	83,058,683.41	78,417,857.14	4,640,826.27	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di settembre	3,186.11	2,922.07	+ 264.04	+ 9.04
Prodotti totali	23,245.90	21,957.99	+ 1,287.91	+ 5.86

Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dal 8 al 14 ottobre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	533,977.10	365.74
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	644,256.20	445.54
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	— 110,279.10	— 79.80
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,448.15	19,245,493.73	13.280 71
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	18,191,517.29	12,580 58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 2,15	+1,053,976.44	+ 709.13
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881	1,324.00	252,348.88	190.60
Settimana corrisp. nel 1880.	1,192.00	234,195.72	196 47
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+132 00	+ 18,153.16	— 5.87
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,294.18	8,706,139.54	6,727.15
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,171.55	7,077,608.18	6,041.23
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+122.63	+1,628,531.36	+ 685.92

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,058,32	16,942,96	12,573.24
Piccola Velocità	9,249,70	533,58	3,280,81
Totali . . .	53,308,02	17.476,54	15,854,05

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal 3 al 9 settembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	622,846.76	19,320.04
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	582,434.43	18,116.00
Differenza (in più . . .	—	40,412.33	1,204.04
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al settemb. 1881. .	1,681	22,114,563.65	19,054.73
Periodo corr. 1880	1,681	20,203,570.01	17,455.85
Aumento	—	1,910,993.64	1,598.88
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di maggio 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,506.97	30,955.03	3,622.11	42,084.11
Bagagli e cani . .	127.66	549.52	70.74	747.92
Merci a grande vel.	917.08	4251.15	475.45	5,673.68
Merci a piccola vel.	9,011.17	24,099.57	4,824.70	37,935.44
Introiti diversi . . .	424 07	640.91	282.14	1,347.15
Totale . . .	18,016.95	60,496.21	9,275 14	87,788.30

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **57,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,132,695** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **177,400** »

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; — tornitura e limatura di ferro e d'acciaio; — Lamiera inservibile; — Rame da rifondere — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 novembre 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 13 ottobre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. 55,000 di Olio d'Oliva, di cui Chilog. 30,000 per il magazzino di **FIRENZE**, e Chilog. 25,000 per quello di **NAPOLI**, apre una gara a schede segrete fra coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 Marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni Magazzino o per Lotti di almeno 10000 Chilog. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 8 Novembre p. v. Sulla busta contenente l'offerta. dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di lire 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrá pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3.o del Capitolato.

Firenze, 21 Ottobre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XIV. Mercoledì 9 Novembre 1881. N.° 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L.	20	11	6
Per l'Estero	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO
DELLE FERROVIE ITALIANE

VII ed ultimo.

Le proposte della Commissione d'inchiesta, di cui promettemmo occuparci particolarmente in quest'ultimo articolo (¹), rappresentano la parte più importante della Relazione, e perchè sono la sintesi di tutti gli studii fatti e di tutte le discussioni tenute dai commissarii, e perchè dovranno servire di base al futuro (e speriamo non lontano) riordinamento definitivo delle ferrovie italiane.

La Commissione, come fu concorde nel ritenere preferibile l'esercizio privato a quello governativo, così fu d'opinione che sarebbe da preferirsi quella soluzione che mantiene uniti in una sola Società e l'esercizio e la proprietà della rete.

È indubitato che molteplici, e tutti di gran valore, sono i vantaggi derivanti dall'essere l'esercente anche proprietario, perchè con tal duplice veste è più interessato a mantenere la cosa che serve alla sua industria ed a costruire meglio; e perchè infine maggiore solidità risente l'impresa per l'ingente capitale che in essa dev'essere impiegato, sul quale in tenue misura possono influire le tante e svariate perturbazioni finanziarie, che non vanno mai disgiunte da un esercizio ferroviario.

Ma, nelle condizioni presenti delle strade ferrate italiane, il voler costituire Società concessionarie sarebbe diremmo quasi impossibile; ed un tale stato di cose apparve anche alla Commissione, la quale nel capo V del suo Rapporto tracciò a grandissimi tratti le principali linee di un Capitolato di concessione, senza soffermarsi su alcun particolare. Ampiamente si diffuse invece circa i contratti di appalto, i quali sono la forma di esercizio che la Commissione propone al Parlamento ed al Governo di adottare.

(1) V. *Monitore* N. 42 a. c.

I punti principali delle proposte della Commissione sono:

Tariffe ed orarii;
Rapporti finanziarii tra lo Stato e la Società;
Durata del contratto;
Materiale mobile.

Per chi esamina attentamente ciascuno di questi punti, appaiono, con abbastanza evidenza, le ragioni per le quali unanime fu il voto della Commissione; per le quali, cioè, fu possibile stabilire un accordo fra uomini che opinavano tanto diversamente intorno al modo di esercire le ferrovie. Ma di ciò non intendiamo occuparci: prendiamo i fatti quali ci si presentano, e discutiamoli senza indagarne la origine e le cause da cui provengono.

La Commissione propone che le tariffe sieno nelle mani del Governo, cioè che il Governo possa imporre alle Società esercenti tutte quelle variazioni di tariffe ch'esso reputa necessarie.

Questo punto è assai grave, e merita di essere attentamente studiato.

Presentemente il prezzo di trasporto ha una grandissima influenza nella determinazione del valore di una merce; anzi può dirsi che alcune merci, per il fatto di poter essere trasportate, acquistano un valore, che altrimenti non potrebbero in nessun modo avere. Di più, le tariffe, non solo danno il valore ad una merce, ma possono modificare grandemente le condizioni di un mercato, facendovi concorrere la stessa merce proveniente da località disparatissime, in guisa che il valore nel luogo di produzione, aggiunto al costo di trasporto, rappresenta per tutte la stessa cifra, o quasi.

Aggiungasi che, permettendo le ferrovie di fare rapidi e frequenti trasporti in località lontanissime, le merci sovente debbono attraversare due o più barriere doganali; per cui, allorquando giungono al luogo di consumo, non più il solo prezzo della tariffa ferroviaria costituisce il costo di trasporto, ma altresì la tariffa doganale; di guisa che non va disgiunta la considerazione dell'una da quella dell'altra nel còmputo del valore di una merce sopra un mercato lontano.

Ora, siccome le tariffe doganali sono determinate dallo Stato, il quale le regola in base a speciali criterii, e tenuto conto di tutte le produzioni che si importano e si esportano, così è logico che le tariffe ferroviarie debbano esse pure venire regolate dal Governo, affinchè mirino allo stesso scopo, che si è voluto raggiungere colle tariffe doganali. e non sieno invece tali da eliminarlo.

Con ciò non intendiamo che il Governo debba lui solo essere il regolatore delle tariffe: esso non potrebbe, nè saprebbe farlo con competenza.

E di questo avviso è stata appunto la Commissione; la quale ha esposto il principio, che *possa il Governo ordinare alle Società di modificare le proprie tariffe, salvo speciali compensi per le conseguenze finanziarie che ne deriveranno.*

Finora le Società, nei loro Capitolati, avevano stabilito un *massimo* di tariffa, che non poteva in nessuna guisa e per verun motivo essere oltrepassato.

La Società poteva unicamente ribassare le proprie tariffe, facendone proposta al Governo, il quale poteva approvare o no la proposta. Il Governo non poteva però in nessun caso ordinare alla Società una modificazione qualsiasi delle proprie tariffe.

La Commissione d'inchiesta fu invece d'avviso che si dia questa facoltà al Governo; senza però toglierla alla Società, la quale potrà sempre proporre al Governo tutte quelle modificazioni tariffali che reputasse vantaggiose al commercio, salvo sempre, per la loro applicazione, l'omologazione del Ministero dei lavori pubblici.

Tutto ciò abbiamo voluto dire, perchè sovente abbiamo sentito male interpretata la proposta della Commissione, quasi che questa fosse stata del parere di lasciare il Governo arbitro unico delle tariffe: cosa possibile soltanto in un contratto di rimborso delle spese, valutate in base ad unità di traffico, com'erano appunto le Convenzioni dei ministri Spaventa e Minghetti. —

Circa gli orarii ed il numero dei treni, è inutile aggiungere parole a quanto è detto nel cap. VI, perchè anche per lo passato, in questa materia, è sempre stata grandissima l'ingerenza del Governo. —

La parte finanziaria è regolata in base alle considerazioni fatte al cap. II della Relazione; vale a dire è proposto che da tutti i prodotti, di qualsiasi natura e per qualunque categoria di trasporto, debbano essere fatti i seguenti prelevamenti:

1° Di un tanto per cento del prodotto totale per l'acquisto del nuovo materiale mobile, richiesto dall'aumento del traffico e dall'apertura di nuove linee;

2° Di una somma proporzionale alla lunghezza della strada per il rifacimento di binarii e per le spese di manutenzione dovute a forza maggiore;

3° Di una somma convenzionale per l'esercizio delle linee attualmente in costruzione.

Questi tre prelevamenti devono costituire tre fondi di riserva, i cui residui alla fine del contratto debbono essere versati nelle casse dello Stato.

La parte di prodotto rimanente, dopo fatte le suaccennate prelevazioni, spetta per una percentuale allo Stato, e pel resto alla Società.

La Società, colla somma che per tal guisa le è dovuta, deve fare l'esercizio, avendo a suo carico tutte le spese di traffico, di trazione e di manutenzione, tanto ordinaria, quanto straordinaria, ben inteso, salvo i casi di forza maggiore; nonchè gl'ingrandimenti e miglioramenti richiesti dall'aumento del traffico.

Nelle spese d'esercizio sono comprese anche quelle del combustibile, intorno alle quali nessuna formula viene a correggere la quota di compartecipazione per le possibili variazioni del prezzo di costo a bordo, nei nostri principali porti, com'era stato stabilito, tanto nella Convenzione Spaventa, quanto in quella Depretis. —

Rapporti finanziarii più semplici non si potrebbero immaginare. Nessun controllo delle spese, salvo quelle fatte coi fondi di riserva, facili a determinarsi ed a valutarsi, e la cui imputazione non può dar luogo a contestazioni di sorta. Nessuna complicazione contabile, basandosi tutti i calcoli unicamente sul prodotto lordo totale e sulla lunghezza della rete.

La compartecipazione essendo fissa, resta evitato il pericolo che la Società non sia spinta a sviluppare il traffico; giacchè, col crescere del movimento, diminuiscono relativamente le spese d'esercizio, e quindi aumenta l'utile netto. —

La difficoltà maggiore da superare è quella di ben determinare in cifre i prelevamenti e la quota di compartecipazione, in modo da costituire Società vigorose e capaci di fare un esercizio quale è richiesto attualmente dalle nuove condizioni dei traffici e dai nuovi e crescenti rapporti fra i diversi Stati.

Il dover essere la Società proprietaria del materiale mobile è una conseguenza dell'avere la Commissione data la preferenza alle Società concessionarie. Una Società esercente si avvicina sempre più ad una proprietaria, quando è in possesso, se non del materiale fisso, almeno di quello mobile. In tal modo, sarà più attenta, nel mantenerlo, più diligente nel costruirlo, in guisa che meglio risponda all'esigenze del traffico, e si uniformi a quanto altrove viene adottato.

A tale intento mira anche l'avere stabilito una durata del contratto abbastanza lunga, cioe di 60 anni. La Società, avendo davanti a sè una lunga vita, può meglio studiare tutto quanto interessa in generale il servizio; meglio conservare quanto le è stato affidato, e che le dovrà servire per lungo spazio di tempo; più sicuramente introdurre quelle riforme, che le apporteranno beneficio in un non prossimo avvenire. —

E così eccoci arrivati alla fine del nostro esame, che chiuderemo toccando alcuni punti del capitolo VII, dove si parla dei miglioramenti da introdursi nel servizio ferroviario.

Riguardo al materiale mobile, la Commissione d'in-

chiesta non ha fatto che raccogliere dei numeri, esporre dei fatti, ma nessuna conseguenza ne trasse. E fu, secondo noi, un male, tanto più che, per essere coerenti al detto posto in testa alla Relazione: *dai fatti trarre il vero,* i relatori avrebbero pur dovuto dire il loro parere anche su questo proposito.

Ma se due uomini come gli on. Brioschi e Genala hanno reputato conveniente, su questo punto, di non dir verbo, noi (che abbiamo ammirato il loro lavoro) vogliamo imitarli, passando però subito a dire che la raccomandazione fatta di riscaldare anche le carrozze di seconda classe venne accolta da tutte le nostre Amministrazioni ferroviarie, le quali hanno già provveduto perchè venga fatta collo stesso sistema di scaldapiedi ad acqua calda, adottato per la prima classe. (V. *sotto le Nostre Informazioni*).

Circa la concorrenza che le tramvie e le ferrovie economiche fanno alle strade ferrate, non è questione da trattarsi in due parole, o con poche righe scritte a punta di penna. Già tanto se ne scrisse in proposito, che sul da farsi ognuno si è formato un proprio concetto. Sciaguratamente gli uomini più competenti sono fra loro così discordi nelle idee, che non tanto prossima potrà essere una razionale soluzione.

Di ciò forse è causa la natura stessa del problema, che, a guisa di poliedro irregolare, varia di forma a seconda del punto di vista sotto il quale si guarda.

Noi facciamo voti che la nuova legge, la quale regolerà definitivamente l'esercizio delle nostre ferrovie risolva anche tale questione, e faccia in modo che le forze della nazione convergano tutte ad accrescerne la prosperità e la ricchezza, anzichè sciuparsi in inutili o dannose imprese.

I FRENI CONTINUI

(*Cont. — V. N.* 44).

2. *Dei freni idraulici.* — Dei sistemi idraulici, quello che ebbe ed ha tuttora pratica applicazione, quantunque assai limitata, si è quello di *Barker*.

Un tubo in ferro corre lungo tutto il convoglio, e negli spazii fra veicolo e veicolo è fatto l'accoppiamento con un tubo di cautchouch.

L'estremità del tubo di cautchouch, posta ad ognuna delle teste dei veicoli, è munita di una valvola automatica, per cui, se il tubo non è accoppiato, anche quando nella condotta siavi acqua, questa non può uscire. Al momento in cui succede l'unione dei due tubi di cautchouch, le valvole si sollevano e lasciano passar l'acqua della condotta.

Dal tubo in ferro partono dei tubetti, che vanno in cilindri entro cui scorre uno stantuffo, il quale col gambo comanda gli organi del freno.

Nella locomotiva trovasi un accumulatore, il quale viene alimentato da una pompa mossa direttamente dalla macchina. Al momento in cui si vuol far agire il freno, basta mettere il tubo principale di condotta in comunicazione coll'accumulatore; l'acqua preme allora contro gli stantuffi dei cilindri, e quindi contro i ceppi delle ruote.

Volendo aprire il freno, s'interrompe la comunicazione del tubo coll'accumulatore; ed allora, cessando la pressione idraulica, le molle di richiamo, che trovansi in ogni veicòlo, allontanano i ceppi dalle ruote, e riconducono gli stantuffi all'estremità della loro corsa affinchè si trovino pronti ad entrare di nuovo in funzione.

Questo genere di freno, vista la quasi nulla compressibilità dell'acqua, è molto duro nell'azione, e difficilmente può regolarsi.

Nell'inverno l'acqua si congela, quindi è spesso compromessa l'azione del freno.

Per ultimo. il freno non è automatico (*).

L'applicazione del freno idraulico è finora limitatissima. Dal rapporto fatto al Parlamento inglese per i primi sei mesi del corrente anno, risulta che il freno Barker è applicato a 4 locomotive ed a 90 veicoli.

I tre treni esperimentali, muniti di tal freno, percorsero:

nella Great-Eastern	40,629	miglia	(freno automatico)
» »	152,746	»	(freno non automat.)
» Midland	5,138	»	(freno non automat.)

I casi in cui il freno mancò di funzionare furono, pel freno non automatico della Great-Eastern, 13, di cui:

1 per essersi gelata l'acqua nell'accumulatore,
6 per guasti negli accoppiamenti,
4 per rotture negli organi del freno,
2 per esser mancata l'azione di alcune parti del freno.

Pel freno automatico della Great-Eastern 4 casi, dei quali, 3 per rotture negli organi del freno, ed 1 per mancanza di pressione nell'accumulatore.

Finalmente, pel freno non automatico della Midland-Railway, si ebbero 3 casi di difetto nel freno Barker, e tutti tre per guasti nella pompa.

Anche per questo freno possiamo dire, come pel freno elettrico, ch'esso non è pratico per le strade ferrate.

3. *Dei freni a catena.* — Di questi freni, forse i più antichi fra i continui, esistono diversi sistemi, dei quali i principali sono quelli di Heberlein, di Becker e di Clark.

Per avere un'idea di questi freni, daremo qui la descrizione di quello di Heberlein.

Nel corpo di uno degli assi del veicolo da frenare si assicura un disco di frizione, concentrico all'asse; contro questo disco trovasi un tamburo girevole attorno ad un asse, il quale è attaccato al telaio del veicolo, mediante due leve ad angolo, le quali possono girare attorno ad un perno sorretto da due sostegni fissi al telaio.

Nel punto in cui le leve ad angolo sono piegate, si impernia un asse, il quale porta una puleggia ed un tamburo. All'asse del primo tamburo sovraindicato, e che trovasi di contro al disco di frizione dell'asse del veicolo, è attaccata una catena di Galle, che va ad avvolgersi nel tamburo sospeso alla parte di mezzo delle leve ad angolo; l'asse poi di quesso tamburo porta attaccata un'altra catena, che comanda gli organi del freno.

Ciò posto, per far agire il freno, basta mettere in contatto il disco di frizione col primo tamburo. Questo si mette a girare; la catena si avvolge attorno al suo asse, fa girare il secondo tamburo e la catena, che si avvolge attorno al secondo asse, tira le aste del freno, e produce la pressione voluta contro i ceppi.

Volendo aprire il freno, si sollevano le leve ad angolo: il primo tamburo non è allora più in contatto col disco di frizione, e si mette a girare in senso inverso, distaccando così i ceppi dalle ruote.

La trasmissione del moto a tutti i freni del treno è fatta mediante una corda, che percorre tutto il convoglio, e che, superiormente ad ogni veicolo, è guidata da carrucole speciali.

Quando non si vuole che il freno agisca, si produce nella corda una certa tensione, e così tutte le leve ad angolo dei veicoli restano sospese, e non vi ha contatto alcuno col disco di frizione degli assi dei veicoli. La tensione è prodotta mediante un piccolo verricello, mosso dal macchinista.

(*) Nella Great-Eastern Railway si adottò una disposizione per rendere automatico il freno Barker, ma ciò non toglie gli altri inconvenienti suaccennati ed inerenti alla natura stessa del freno.

Il freno non può agire in modo continuo su tutto il convoglio, perchè l'attrito della corda sulle diverse carrucole è molto forte. Quindi si divide il treno in parecchie sezioni, in ognuna delle quali trovasi un verricello per produrre la tensione della corda, ed è messo in moto da un frenatore.

Questo freno ha l'inconveniente di non potersi regolare nella sua azione e di causare scosse troppo forti nei veicoli al momento della frenatura. Inoltre, non essendo sempre possibile mantenere la tensione della corda nei limiti voluti, può accadere ch'essa permetta al tamburo d'avvicinarsi al disco in frizione e far quindi funzionare il freno anche quando non se ne ha bisogno.

L'azione del freno dipende anche dalle condizioni atmosferiche, perchè essa è dipendente dal coefficiente d'attrito fra il tamburo ed il disco di frizione; il quale coefficiente varia appunto secondo lo stato in cui trovansi le superficie messe in contatto.

Il freno è automatico, perchè, se rompesi un attacco, la corda del freno si spezza, ed esso funziona. Ma, se il distacco succedesse appunto dove succede il distacco di due sezioni del convoglio, allora non v'ha più automaticità.

L'applicazione più estesa di questo sistema di freno si fece in Germania, ove si hanno 318 macchine e 380 veicoli muniti di freno Heberlein. In Francia, in Inghilterra, in Russia ed in America, venne solo esperimentato.

Il freno Becker, usato nella Ferdinand Nordbahn austriaca, si fonda sullo stesso principio di quello di Heberlein; solo, invece di applicare agli assi un disco speciale di frizione, il Becker si serve dell'orlo stesso dei cerchioni.

Generalmente parlando, le applicazioni dei freni a catena rimasero assai limitate, e nessuna strada ferrata li adotterebbe più al giorno d'oggi, in cui si hanno freni più semplici e più sicuri.

In Inghilterra però fa eccezione la London and Nord Western Railway; la quale *ostinatamente* (come si esprime l'*Engineer* nel suo numero del 7 ottobre p. p., pag. 262) continua ad applicare il freno a catena del sistema Clark-Webb, di cui ora munì 4,000 veicoli, nonostante i cattivi risultati finora ottenuti e gli accidenti avvenuti solo perchè il freno non funzionò a dovere. — In Francia la Compagnia d'Orléans provò il freno Heberlein ed uno del Wenger, pure a catena. Però, come dice il ministro Sadì Carnot in una circolare del 2 novembre corr., la Compagnia d'Orléans non avrà che da scegliere fra i due sistemi Westinghouse ed Hardy.

4. *Dei freni pneumatici.* — Comprendonsi sotto questa denominazione quei freni in cui la forza frenatrice è comunicata ai ceppi dall'aria, sia questa alla pressione atmosferica, oppure ad una maggiore ottenuta artificialmente.

La grande elasticità, di cui è dotata l'aria, rende questo fluido adatto a trasmettere la forza frenatrice, regolandola secondo l'intensità con cui si vuole che essa agisca contro le ruote.

I freni pneumatici si comprendono in due grandi categorie: quelli cioè a *vuoto*, e quelli ad *aria compressa.*

Di questi freni, che finora risultano i più pratici per le strade ferrate, ci occuperemo qui alquanto diffusamente, affine di stabilire un confronto che ci conduca a giudicare quale sia il migliore.

a) *Freni a vuoto* — Questi freni sono forse fra i più antichi conosciuti. I principali sono quelli Smith e Westinghouse, molto in uso nell'America ed in Inghilterra, e quello Smith, modificato dall'ing. Hardy di Vienna, che venne introdotto da varie Amministrazioni di strade ferrate d'Europa. Descriveremo quest'ultimo, essendo il più completo.

Nella locomotiva trovasi un *eiettore* anulare, il quale da una parte è in comunicazione, per mezzo di un tubo, colla caldaia a vapore, e dall'altra, con un altro tubo il quale corre lungo tutto il convoglio.

Fra veicolo e veicolo, trovansi dei tubi di cautchouch con le estremità munite di appositi organi d'accoppiamento, i quali permettono gli spostamenti reciproci dei veicoli durante il viaggio, e costituiscono come la continuazione del tubo metallico, che trovasi in ogni veicolo.

Questo tubo comunica con un cilindro attaccato al telaio, e che è formato di una parte cilindrica in ghisa e di un fondo mobile pure in ghisa, ma che è collegato alla parte cilindrica mediante una specie di borsa di cuoio.

Nelle condizioni normali, il fondo mobile, pel proprio peso, è posto nella parte inferiore del cilindro; ad esso è attaccata la leva che comanda gli organi del freno, i quali sono disposti per modo che, sollevandosi il fondo mobile, essi premono i ceppi contro le ruote.

In ogni veicolo trovasi una specie di tappo, fissato alle traverse di testa, e che ha per oggetto di chiudere la condotta principale, quando il veicolo è collocato ad una delle estremità del treno. In questo caso, si chiude con quel tappo l'estremità libera del tubo di cautchouch.

Nelle caldaie trovasi una valvola di presa pel vapore, che può aprirne o chiuderne il passaggio nel tubo comunicante coll'*eiettore*.

Dal tubo principale della condotta parte un tubetto, che va fino alla piattaforma del macchinista, e la cui estremità è chiusa da una valvola atmosferica a cerniera.

Ordinariamente, in un treno vi sono due condotte: una che serve per il tender e la locomotiva, l'altra per tutti gli altri veicoli. Allora da ognuna di queste condotte parte un altro tubetto, e tutti due finiscono in vicinanza al posto ove trovasi il macchinista, e vengono chiusi da una sola valvola atmosferica. L'eiettore ha, in tal caso, due tubi, di cui il primo serve per una condotta, ed il secondo per l'altra.

Ciò posto, supponiamo di voler far agire il freno: basta aprire la valvola del vapore; questo passa nell'eiettore, ed in virtù del vuoto laterale, che comunica all'aria esistente nei tubi delle due condotte, quest'aria viene aspirata, ed il vuoto si forma a poco a poco nei tubi e nei cilindri con essi comunicanti. Ma, in grazia del fondo mobile esistente nei cilindri, l'aria atmosferica solleva questi fondi, e costringe gli organi del freno a premere contro i ceppi, con una forza dipendente dalla superficie del fondo mobile e dalla differenza di pressione esistente fra l'esterno e l'interno dei cilindri.

Questa differenza è segnalata al macchinista da due indicatori del vuoto, che trovansi nella locomotiva, e che sono in comunicazione colle due condotte del freno. Durante questa operazione, la valvola atmosferica sopra indicata è premuta contro le estremità dei due tubetti, ed impedisce che l'aria penetri nelle due condotte.

Il macchinista può regolare l'azione del freno, ed aumentarne o diminuirne la pressione, a seconda che aumenta o diminuisce l'adito del vapore nell'eiettore.

Se si vuole allentare il freno, non devesi far altro che chiudere l'adito del vapore nell'eiettore e sollevare la valvola atmosferica, che chiude i due tubetti in comunicazione colle due oondotte del freno. Allora l'aria atmosferica penetra nei tubi di condotta e nei cilindri con essi comunicanti; si stabilisce l'equilibrio fra l'esterno e l'interno dei cilindri; il fondo mobile cade fino alla parte inferiore dei cilindri, e gli organi del freno non premono più contro i ceppi.

Come facilmente si capisce, questo freno non può essere automatico, inquantochè, per agire, occorre si formi il vuoto, e ciò succede solo per mezzo dell'eiettore posto nella locomotiva. Se quindi, per un caso qualunque, il treno si dividesse in due parti, nessuna delle due potrebbe esser frenata automaticamente.

(*Continua*) F.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 30 settembre 1881.

In relazione al nostro numero del 5 ottobre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 106, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 settembre 1881.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di settembre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Cunetta dello strozzo »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Strozzo ... »	7,713.30	7,167.70	14,881.00
Escavazione completa e continua ... »	7,627.70	7,167.70	14,795.40
Muratura della vôlta »	7,354.70	7,167.70	14,522.40
Id. del piedritto Est »	7,567.70	7,167.70	14,735.40
Id. del piedritto Ov. »	7,493.70	7,167.70	14,661.40
Acquedotto ultimato »	7,199.70	7,167.70	14,367.40
Galleria completa con acquedotto e nicchie ... »	6,798.70	7,167.70	13,966.40
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,606	703	2,309
Id. massimo id. »	1,736	1,256	2,992
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	29,001,530	27,155,800	56,157,330

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di settembre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto settem.	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	964.820	100
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.243.440	96
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,599.070	94
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	301.430	94
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	570.210	103
Totale	158.712	4,827.450	4.678.970	97
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	46.330	90
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	80.423	88
Airolo-Biasca	45.838	79.510	74.110	93
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	33.480	96
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	33.230	86
Totale	158.712	295.440	267.570	91

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO Situazione alla fine di settembre	STROZZO p. 0/0	VOLTA Situazione alla fine di settembre	VOLTA p. 0/0	PIEDRITTI (2) Situazione alla fine di settembre	PIEDRITTI p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,586	100	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	7,296	100	6,107	—	6,783	—
Airolo-Biasca	8,079.70	7,216	89	4,165	—	5,396	—
Giubiasco-Lugano	3,237.20	3,210	99	2,828	—	5,808	—
Totale	24,199.20	23,308	96	18,404	—	28,584	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — Tutte le gallerie di questa sezione sono terminate.

Fluelen-Göschenen — I lavori di escavo e di muratura preventivati della Società sono ora compiuti per tutti i sotterranei, ad eccezione di alcuni portali e del tunnel di Wattingen, ove rimangono ancora da compiersi gli escavi e le murature necessarie pel rivestimento recentemente deciso d'un tronco di un centinaio di metri. La saldatura ed il calafataggio delle murature non sono finora eseguiti che parzialmente.

L'ultimo anello della vôlta del tunnel di Pfaffensprung essendo stato chiuso il 12 settembre, questo sotterraneo si trova esser terminato 5 mesi dopo la perfezione della galleria di direzione. A partire da questo traforo, i lavori di compimento del tunnel di Leggistein hanno richiesto 274 giorni, e quelli del tunnel di Wattingen 188 (fatta astrazione dai lavori complementari accennati qui sopra).

Airolo-Biasca — I lavori di escavo sono compiuti per tutti i sotterranei, ad eccezione dei 4 tunnel elicoidali, ove la lunghezza dello strozzo che rimane da aprire è ancora di 840 m., di cui 298 pel tunnel di Piano-Tondo, e 327 per quello di Travi. Per questi due ultimi sotterranei, il ritardo dei lavori dello strozzo è considerevole, e sarà necessario di raddoppiare gli avanzamenti mensili per giungere ad ultimare lo strozzo nel termine prefisso. Pel tunnel di Piano-Tondo, l'affluenza delle acque all'attacco superiore dall'8 al 12 settembre. ed un accidente sopraggiunto il 13, hanno notevolmente ritardato i lavori — Quanto alle murature dei tunnel elicoidali, esse non progrediscono che con somma lentezza; i piedrit

soprattutto sono in ritardo. La preparazione dei mattoni per i tunnel di Piano-Tondo e di Travi procede in modo più soddisfacente che in passato.

Giubiasco-Lugano — I lavori del tunnel del Cenere procedono con molta rapidità. L'allargamento in calotta fu terminato il 14, e la cunetta dello strozzo il 23 settembre. Non restano da aprire che 27 metri di strozzo. — Si lavora al portale Nord del tunnel di Precassino ed al piccolo tunnel di Molincero. Gli altri sotterranei son terminati.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di settembre su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	7,939,700	71
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	16,675,900	74
Airolo-Biasca............ »	23,254,700	16,493,400	71
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,438,900	1,529,400	63
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	4,991,800	64
Totale Fr.	67,063,600	47,630,200	71

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di settembre risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	4	747	751
Fluelen-Goeschenen........ »	249	771	1,020
Airolo-Biasca.............. »	1,340	1,012	2,352
Cadenazzo-Pino.............. »	»	271	271
Giubiasco-Lugano.......... »	552	1,010	1,562
Totale N.	2,145	3,811	5,956

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 29 ottobre.

Benchè la scoperta della luce elettrica dati dal principio del secolo attuale, pure l'applicazione industriale è affatto recente. La necessità di ricorrere a dispendiosi focolari, di grande intensità, di difficile manutenzione e d'una regolarità più che dubbia, ne limitava l'impiego a casi particolari, nei quali le condizioni economiche erano messe in disparte. I perfezionamenti raggiunti coi regolatori moderni, per rapporto alla spesa, all'intensità ed alla costanza della luce emessa, permisero di estendere il campo delle applicazioni industriali, anche nelle circostanze che domandavano l'economia quale condizione indispensabile; ed è evidente che oggidì una reazione generale si verifica in favore dell'illuminazione elettrica. Il grande successo che l'Esposizione attuale ha fin d'ora ottenuto, ne è una prova indiscutibile: le domande d'applicazioni sono fatte, non solo da direttori di Stabilimenti che ebbero già agio di riconoscerne i vantaggi in seguito ad una prova ristretta, ma benanche da quelli che si tennero fedeli seguaci dell'illuminazione a gas.

Un grandissimo impulso su questa nuova via venne dato verso la fine del 1876, e specialmente dopo l'Esposizione universale del 1878, dall'invenzione *Jablochkoff*, che sopprime qualsiasi sistema di regolatore. Il sig. Jablochkoff, studiando i diversi regolatori di luce elettrica, riconobbe tosto il grande vantaggio pratico che si avrebbe disponendo i due carboni paralleli tra loro e separati da una materia minerale propria a volatilizzarsi col calore intenso dell'arco voltaico. Molteplici difficoltà s'opponevano all'adattamento di tale semplice apparato. I due carboni, qualora siano percorsi da una corrente continua, non si consumano in egual proporzione: il consumo del carbone positivo è doppio di quello corrispondente al polo negativo. Per vincere questa prima difficoltà, il signor Jablochkoff stabilì la sezione del carbone positivo doppia per rapporto all'altra, ed immerse tale coppia in un inviluppo cilindrico d'amianto. L'apparato aveva così la forma d'una candela, nome che venne dippoi consacrato per designare i sistemi che adottano il parallelismo dei carboni.

Peraltro, si constatò che il carbone di piccola sezione si consumava più rapidamente dell'altro; e d'altronde, tale sistema era soggetto ad errori, in quanto che bisognava sempre far passare la corrente positiva sul carbone più grosso. Il signor Jablochkoff ebbe allora l'idea di servirsi delle correnti alternate, impiegando dei carboni di egual sezione. A quell'epoca, la sola macchina dell'*Alliance*, applicata all'illuminazione dei fari, poteva fornire correnti di questo genere; ma essa male s'adattava ad una generale applicazione del sistema. Egli s'applicò quindi a studiarne un nuovo tipo; ed è a datare da quest'epoca che i generatori elettrici a correnti alternate si perfezionarono, e presero una notevole estensione tra le macchine d'ogni genere, che trasformano la forza in elettricità.

Nel tempo stesso che il sig. Jablochkoff rinunciava alla sezione ineguale dei carboni, egli mise pure in disparte quelli di forma prismatica ricavati dal coke delle storte a gas; ed adottò i carboni artificiali cilindrici fabbricati da Archereau, Gaudin, e de Carré, ma soli quest'ultimi ebbero la preferenza nelle successive applicazioni.

Le prime candele Jablochkoff veramente industriali vennero formate con due aste cilindriche, di 4 m[m e della lunghezza di 10 a 12 centimetri. Le loro estremità inferiori erano fissate in semplici supporti di rame, collegati con materia silicea ai piatti di sostegno. Lungo i due carboni d'una coppia si applicava, col mezzo di una spatola, la materia isolante; ed alla estremità superiore una sottile asta plumbea permetteva l'accensione tosto dopo il passaggio della corrente. La durata della combustione di queste candele era di 3[4 d'ora circa.

L'isolatore interposto mancava però di omogeneità, il che dava luogo a proiezioni di materie, incompatibili per una buona illuminazione. Venne in seguito sostituito da una lastricina di porcellana cruda, e poco dopo da sottili aste di caolino ricotto; che s'adattavano alla superficie dei carboni. Ma nemmeno questo isolatore corrispondeva alle esigenze. Il caolino fonde lasciando alla sua superficie una goccia liquida, che fornisce all'elettricità una via facile, e dà alla luce una certa regolarità. Tale isolatore ha però il difetto di richiedere una notevole quantità di calore, a detrimento della luce emessa. Dopo una serie di tentativi fatti con differenti materie, si finì per adottare un miscuglio di solfato di calce e di solfato di barite (2 m[m 8 di spessore), che è ancora oggidì impiegato nella preparazione delle candele. — Si fecero pure delle esperienze con candele sprovviste d'isolatore, ma si constatò che per una stessa intensità luminosa richiedevano una più grande forza motrice.

La lunghezza dei carboni, da 10 a 12 centimetri venne in seguito portata a 23 centimetri, cosicchè la durata della combustione d'ogni coppia risultò di circa un'ora e 30 minuti. Recenti perfezionamenti permisero di aumentare questa durata: risultato importantissimo dal punto di vista commerciale. Il primo mezzo ideato a tale intento consiste nel coprire la superficie dei carboni d'un leggerissimo strato di *nichel* o di rame. La loro galvanizzazione produce una diminuzione nella resistenza dei carboni, e li preserva dal contatto dell'aria; ne risulta quindi una riduzione no-

tevole del cono incandescente ed una combustione meno rapida. In seguito a numerose esperienze fatte con tipi di candele di diametro differente, si concluse che l'aumento della durata della combustione prodotto dalla loro galvanizzazione è in media di 20 minuti per ogni coppia di carboni. Tale mezzo però non conviene che nelle applicazioni industriali, giacchè la luce delle candele galvanizzate è meno fissa di quella fornita dalle candele ordinarie.

La maggior durata della combustione d'una candela si può altresì raggiungere, aumentando il diametro dei carboni rispettivi. Così, se invece d'adottare il tipo normale di 4 m[m, s'impiegano dei carboni ordinarii di 6 m[m, la durata d'una candela sarebbe di ore 2.20, e di 2.35 se si fa uso di carboni galvanizzati. Anche tale perfezionamento presenta l'inconveniente di rendere la luce meno stabile in causa delle differenti lunghezze dell'arco voltaico. È infatti evidente che, a seconda che si considerano le particelle carbonifere costituenti l'arco, prossime all'asse di simmetria della candela, oppure quelle più discoste, si verificherà una minore o maggiore lunghezza dell'arco voltaico: differenza che si traduce in una variazione d'intensità.

Allo scopo di evitare, in parte, simili inconvenienti, pur aumentando la sezione dei carboni, si studiò la forma elittica. Gli assi maggiori si trovano allora paralleli tra loro, per cui gli scartamenti massimi e minimi delle molecole attive sono minori per una stessa massa comburente. Se si adottano dei carboni elittici di 4 m[m per 6 m[m, la durata della combustione d'una candela risulta di ore 2.10, e diviene di 2.30 quando i carboni sono galvanizzati con rame. Nel caso poi che la sezione fosse di 6 m[m per 9 m[m, le durate rispettive d'ogni candela risultano di ore 3 e 3.20.

Quest'ultimo perfezionamento non è ancora adottato in pratica, e neppure all'Esposizione si trovano rappresentati i tipi di questa nuovo disposizione.

Quando l'illuminazione giornaliera dura un certo tempo, una sola coppia di carboni non è più sufficiente; bisogna allora ricorrere all'impiego simultaneo d'un numero più o meno grande di candele Jablochkoff. Se, per esempio, si tratta d'illuminare un locale durante 8 ore per giorno, occorreranno 6 candele della durata d'un'ora e mezzo ciascuna, oppure 4 candele di due ore. Tutte queste candele sono applicate a supporti particolari, fissati sullo stesso piatto della lampada, ed ogni candela comunica, mediante un conduttore speciale, colla fune principale, e quindi col generatore elettrico.

Il passaggio della corrente da una coppia di carboni alla successiva si può ottenere in diversi modi. Il primo sistema adottato consisteva in un commutatore applicato nella parte inferiore della lampada, che un sorvegliante manovrava ad ogni intervallo corrispondente alla durata di combustione d'una candela. Con questo sistema si può sopprimere una candela qualunque, senza influenzare menomamente le altre appartenenti allo stesso circuito; ma, d'altra parte, obbliga la persona incaricata dei cangiamenti di direzione della corrente, a recarsi successivamente alle singole lampade. Se queste sono numerose ed alquanto discoste tra loro, l'operazione richiederà un certo tempo: la maggior parte delle candele saranno spente prima della loro combustione completa, ciò che dà luogo alla perdita dei resti di candele non consumate.

Vennero poi ideati altri commutatori, che si manovrano nel locale delle macchine, e che agiscono contemporaneamente su tutte le candele del circuito. Questa categoria di sistemi ha però l'inconveniente di richiedere una spesa di primo impianto piuttosto considerevole, poichè si deve stabilire un conduttore per ogni coppia di carboni; ma si può, in compenso, meglio utilizzare le candele impiegate.

Tutti questi apparati richiedono la mano dell'operaio per la manovra dei commutatori ad intervalli relativamente prossimi. Se alle candele attuali, della durata di un'ora e mezzo od al più due ore, si sostituiranno quelle più grosse, che durano tre od anche quattro ore, l'inconveniente sarà senza dubbio diminuito, ma sussisterà sempre il difetto originale di richiedere l'intervento d'una persona, la quale può dimenticare il suo servizio od anche trovarsi nell'impossibilità d'adempierlo all'istante opportuno. Il personale tecnico della Società Jablochkoff si è seriamente occupato della questione. Parecchi congegni automatici più o meno ingegnosi furono inventati, i quali effettuano il passaggio della corrente da una candela alla successiva, quando la precedente è prossima ad estinguersi.

Il commutatore automatico più importante, esposto nel padiglione Jablochkoff, consta di tre parti distinte: il candeliere a dilatazione, il commutatore, ed il quadro avvisatore delle estinzioni.

Verso la parte centrale dei supporti delle candele formanti una lampada, trovasi applicata una lastra ricurva, composta d'acciaio e rame saldati insieme. Quando il consumo d'una candela è prossimo al termine, l'arco voltaico trovasi in prossimità della lastra, e la riscalda fortemente. In causa della dilatazione differente dei due metalli, la lastra metallica si svolge in modo che l'estremità libera di questa si allontana dal supporto, e stabilisce un contatto colla estremità corrispondente, che trovasi nella parte centrale del piatto di sostegno.

Il commutatore automatico è costituito da un vaso diviso in otto scompartimenti, riempiuti di mercurio ed affatto isolati tra loro. La corrente arriva nel mercurio d'uno dei riparti estremi, il quale trovasi in comunicazione con un albero centrale, mediante un anello metallico costantemente immerso nel mercurio di questo riparto. L'albero è munito alla sua periferia di sette aste metalliche, ciascuna delle quali può, in seguito alla rotazione dell'albero, immergersi nel mercurio del riparto corrispondente e trasmettere quindi la corrente successivamente alle sette candele dell'apparato.

Quando una candela è prossima ad estinguersi, la dilatazione della lamina stabilisce il contatto colla parte centrale della lampada; la corrente passa in parte in un filo derivato, che inviluppa un'elettro-magneto, la cui armatura, allora attirata, comanda uno scappamento ad àncora, e fa ruotare l'albero di circa 1[7 di giro. L'asta metallica della candela in combustione, che si trovava immersa in uno dei riparti a mercurio, in seguito a questa parziale rotazione, esce dal bagno nel tempo stesso che la consecutiva s'immerge nel riparto contiguo, e stabilisce così la circolazione della corrente nella candela successiva. L'elettro-magnete divenuta nuovamente inattiva, l'armatura si stacca per l'azione d'un contrappeso, e l'albero munito delle aste metalliche subisce una leggera rotazione, che assicura meglio l'immersione dell'asta prodottasi nel precedente movimento.

La tabella avvisatrice delle estinzioni comprende altrettante aperture, e per conseguenza altrettanti apparati quanti sono i circuiti dell'impianto. Ogni apparato si compone d'un elettro-magnete doppia a grosso filo, nella quale passa la corrente durante la combustione delle candele. Sull'armatura mobile corrispondente è fissata un'asta portante un quadro diviso in due parti: l'una è bianca; l'altra indica il numero del circuito attivo — Un contrappeso tende ad allontanare l'armatura dalla rispettiva elettro-magnete, e stabilire così il contatto con una colonna posta in comunicazione con una pila ed una soneria. Nel caso che succedesse l'estinzione in uno dei circuiti, la relativa elettro-calamita non essendo più percorsa dalla corrente, il contrappeso reagisce, e stacca l'armatura corrispondente: il circuito della pila è allora chiuso, e la soneria messa in azione. Nel tempo stesso il quadro indica, per l'apertura, il numero del circuito nel quale ha luogo l'interruzione della corrente. Il macchinista è quindi avvertito dalla soneria dell'estinzione d'un circuito: l'ispezione dei quadri gli fornisce il numero rispettivo del circuito anormale, manovra il commutatore che vi corrisponde, e ristabilisce il funzionamento del circuito momentaneamente interrotto.

L'impiego di tale apparato permette un'illuminazione alquanto prolungata, senza ricorrere ad alcuna manovra. Nella Stazione di Anversa, per esempio, ove il servizio giornaliero è di 18 ore, il sistema vi funziona in modo affatto regolare.

La sezione più conveniente dei conduttori ha un'importanza particolare nell'applicazione di qualsiasi sistema

d'illuminazione elettrica. Impiegando grossi conduttori, la resistenza opposta al passaggio della corente è debolissima; ma il beneficio della forza motrice è ottenuto a scapito della spesa rilevante richiesta dall'installazione dei fili metallici. Se invece si adottano dei conduttori a sezione ristretta, si aumenta la resistenza, e quindi la forza motrice necessaria ad alimentare un dato circuito. Si raggiungono inoltre delle tensioni elevate, che richiedono molte precauzioni. Quantunque nell'impianto d'illuminazione stabilito a Londra lungo il Tamigi si sia potuto alimentare una candela posta a 14 chilometri dalla sorgente elettrica, la pratica peraltro stabilisce quale distanza massima economica 2,000 metri circa.

Una notevole semplificazione nell'installazione dei conduttori venne raggiunta coll'adozione d'un filo di ritorno comune non solo a diversi circuiti, ma benanche a differenti macchine: un filo telegrafico sostenuto da supporti isolati può servire allo scopo.

Ing. N. STEFANINI.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia avendo approvato, nella sua ultima seduta, lo schema di Convenzione relativa alla permuta dei terreni per l'impianto delle nuove Officine ferroviarie in Torino (di cui abbiamo più volte parlato), venne la Convenzione medesima definitivamente firmata domenica scorsa trà il Direttore dell'esercizio comm. Massa, per conto dell'Amministrazione suddetta, ed il Sindaco senatore Ferraris, per il Municipio.

Secondo tale Convenzione, le Officine verranno stabilite, come abbiamo già indicato, nei terreni presso la Stazione di Porta Susa, tra le Carceri cellulari e la cinta daziaria. Quei terreni vengono dati dal Municipio, che ne riceve in cambio altri di proprietà delle Ferrovie lungo lo stradale di Stupinigi, in prossimità alla Stazione di Porta Nuova, mediante però il compenso di L. 300,000 all'Amministrazione ferroviaria per la differenza di prezzo dei terreni scambiati.

Noi non possiamo che rallegrarci del felice risultato ottenuto, dopo lunghe trattative, per la realizzazione di questo grande progetto, al quale non tarderà certo la necessaria sanzione governativa e comunale.

Codesto progetto, mentre soddisfa ad un assoluto ed urgente bisogno del servizio ferroviario, non può non giovare anche alla nostra città; la quale nei nuovi terreni, di cui potrà disporre, avrà campo di espandersi colla fabbricazione, trattandosi di località molto salubre e sempre preferita dalla popolazione. Liberata dall'incomoda ed antigienica vicinanza delle Officine, e riordinato lo spazio da queste occupato a vantaggio del servizio della Stazione e del commercio, si potranno anche da quella parte protendere le costruzioni a porticato, in corrispondenza a quelle di via Nizza; e non è a dubitarsi che il Municipio saprà facilitare, con un piano ben regolato, la successiva fabbricazione su quei terreni, promovendo pure il necessario trasloco delle Officine del gas.

Quanto poi alle Ferrovie, è indubitato che l'Amministrazione, aumentando nelle nuove ed ampie Officine i mezzi per provvedere alle costruzioni ed alle riparazioni delle locomotive e dei veicoli, avrà modo di meglio soddisfare alle esigenze del pubblico servizio, rendendo più facili e spediti i lavori, ed evitando così l'agglomeramento e la lunga giacenza del materiale in riparazione, da cui pure dipende la lamentata deficienza del materiale stesso per le linee in esercizio.

⪥

Sappiamo che il progetto di unificazione delle tariffe ferroviarie per le tre grandi Amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, procede alacremente. La Sotto-Commissione, ch'ebbe ultimamente e per qualche tempo a risiedere in Torino, ha ultimato i suoi lavori, i quali trovansi ora all'esame della Commissione plenaria, presieduta dall'egregio ingegnere comm. Borgnini, direttore delle Strade ferrate Meridionali, e che si è riunita il 7 corrente a Firenze.

Quantunque non trattisi che di un progetto, il quale dev'essere riveduto dalla prefata Commissione plenaria, e se approvato dai Consigli delle singole Amministrazioni interessate, andrà poi presentato al Ministero per la sua sanzione, nondimeno possiamo assicurare che il progetto stesso segna già un notevole progresso nelle tariffe italiane e nell'industria dei trasporti, essendosi i compilatori ispirati al concetto di tariffe uniformi per le tre grandi Amministrazioni, applicabili per conseguenza alle complessive distanze fra le Stazioni rispettive, come se queste appartenessero ad una medesima rete. Uniformi saranno pure la nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità a tariffa generale.

Annunciamo con piacere questa importantissima innovazione; ed appena saremo in grado di farlo, ritorneremo con maggiori particolari sull'argomento.

⪥

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, al cui esame fu sottomessa la proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, perchè la Stazione di Modane sia compresa fra quelle abilitate al servizio con le tariffe differenziali e speciali a grande e piccola velocità cumulative italo-francesi, nonchè colla tariffa speciale di transito A, ha espresso il parere che sia da accogliersi la detta proposta, massime ora che, per gli avvenuti ampliamenti, la Stazione di Modane può prestarsi convenientemente anche al nuovo servizio che si tratta di stabilirvi.

⪥

La Società finanziaria *La Foncière Lyonnaise* di Parigi ha testè acquistato una vasta estensione di terreni ad Ospedaletti Ligure, tra Bordighera e San Remo, per costruirvi grandiosi edificii, comodi ed eleganti, affine di invogliare a stabilirsi in quella incantevole località forestieri e nazionali, non solo per la stagione invernale, ma anche per l'estiva, potendovisi approfittare oltre che dei bagni marini, delle amene passeggiate dei boschi contermini e della cura di acque solforose, di cui havvi una fonte perenne ed abbondante.

Nel breve spazio di 11 mesi la detta Società si propone di aprirvi spaziosi *boulevards* e passeggiate pubbliche, di costruirvi tre grandi alberghi di primo ordine con 400 camere almeno per ciascuno, e 12 grandi caseggiati da pigione, oltre un Casino e 25 o 30 villini; di fondarvi insomma una nuova Colonia come San Remo, Bordighera, Mentone, Cannes, ecc.

Ora la solerte e ben nota Impresa Marsaglia, di

Torino, ha assunto l'esecuzione di tutti codesti lavori, che importeranno, per quanto ci si assicura, una spesa di circa 10 milioni.

Per facilitare e sollecitare al più possibile i lavori, l'Impresa Marsaglia ha fatto istanza all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia di subito costruire essa stessa ad Ospedaletti una nuova Stazione, con opportuni binarii e Scalo merci, per poter ricevere i suoi materiali da costruzione, anticipandone la relativa spesa.

In seguito a tale proposta, sappiamo che ieri aveva luogo ad Ospedaletti una riunione dei rappresentanti l'Amministrazione ferroviaria e l'Impresa Marsaglia, affine di stabilire gli accordi necessarii a dar mano senza indugio ai lavori di cui si tratta, e la cui esecuzione non può che riescire di grande vantaggio pel nostro paese.

><

Sappiamo che oggi si farà a Ceva un sopraluogo dai rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia e del Governo per stabilire il punto di allacciamento della ferrovia in progetto Ceva-Ormea.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che col 1.o del corrente mese sieno riscaldate le vetture di 1.a e 2.a classe dei treni diretti notturni, le prime classi dei treni-omnibus notturni, nonchè le prime e seconde classi dei treni N. 10, 74 e 83.

Col 10 del corrente mese saranno poi riscaldate le vetture di 1.a e 2.a classe di tutti i treni diretti, nonchè quelle delle stesse classi dei treni 29 e 30 pel tratto da Udine a Pontebba.

><

Sappiamo che, in seguito al parere favorevole emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono approvati dal Ministero i progetti presentati dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per la costruzione dei fabbricati definitivi per viaggiatori nelle Stazioni di Crema e di Casalbuttano, sulla linea Treviglio-Cremona.

><

Siamo pure informati essere stato emesso dal Ministero dei lavori pubblici il decreto che approva il progetto presentato dall'Amministrazione suddetta per la costruzione di una curva di raccordo fra la linea Milano-Chiasso e lo Scalo merci di Milano a Porta Garibaldi.

><

Abbiamo da Gozzano, che la Impresa Visconti, costruttrice del tronco di ferrovia da Gozzano ad Orta (linea Gozzano-Domodossola), in compenso di talune facilitazioni ch'essa domanda all'Amministrazione governativa, si sarebbe dichiarata disposta a sviluppare i lavori del proprio appalto, in modo da darli compiuti un anno prima dell'epoca stabilita dal contratto.

><

Ci scrivono da Ascoli Piceno che quella Giunta municipale ha recentemente fatto nuove premure al Governo affinchè siano senza indugio attivati i lavori della intera linea da Ascoli a San Benedetto; i quali lavori, per varie cause, non poterono essere fin qui convenientemente sviluppati.

Inoltre la Giunta medesima ha fatte nuove e vive istanze al Ministero dei lavori pubblici perchè la Stazione di Ascoli sia stabilita in Campo Parignano, come luogo opportunissimo pel suo collocamento: perchè sia edificata una Stazione a Porto d'Ascoli nel luogo dove la nuova linea Ascoli-San Benedetto si unisce alla ferrovia Ancona-Foggia; e perchè infine il tracciato della ferrovia sia costantemente sviluppato sulla sinistra del Tronto.

><

La Deputazione provinciale di Bologna ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per una strada ferrata economica a scartamento ordinario da Bologna a Budrio e Portomaggiore.

Questa nuova linea di ferrovia, di cui la Provincia di Bologna, vuole chiedere al Ministero la inscrizione fra quelle dell'art. 10 della legge 29 luglio 1879, (cioè fra quelle di 4.a categoria), ha la lunghezza di chil. 49 + 266, e l'importo dei lavori relativi è preventivato in L. 4,712,500.

><

Il giorno 2 del corr. mese ebbe luogo, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di di Brescia l'asta definitiva per l'appalto del tronco di ferrovia da Mandalossa a Provaglio, della linea di 3ª categoria, Parma-Brescia-Iseo. — L'appalto venne definitivamente deliberato al sig. Carlo Ballerio per lire 504,016.81, ossia col ribasso complessivo del 21.27 p. 0|0 sulla somma di appalto.

><

Essendo andate deserte le aste del 12 e 31 ottobre p. p. per la provvista del materiale d'armamento della ferrovia da Novara a Pino, il Ministero dei lavori pubblici addivenne col cav. Luigi Medici alla licitazione privata del seguente materiale per l'armamento della detta linea:

Tonnellate 7,420 di rotaie Vignole in acciaio Bessemer, della lunghezza normale di metri 9.00;

Tonnellate 161 di stecche piane;
Id. 230 di stecche a corniera;
Id. 180 di piastrine intermedie e di controgiunto;
Id. 170 di arpioni ordinarii;
Id. 50 di arpioni speciali di arresto;
Id. 80 di chiavarde.

La somma di stima di tale fornitura (che il prelodato cav. Medici ha assunto col ribasso portato dalla scheda ministeriale) ammonta complessivamente a L. 2,732,000.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le deliberazioni seguenti in ordine ad affari ferroviarii:

Ha opinato che si possa approvare il progetto e disporre l'appalto per la provvista della tettoia metallica alla Stazione internazionale di Luvino. nel tronco Germignana-Luvino della ferrovia Novara-Pino;

Ha avvisato di sospendere per ora di pronunziarsi intorno al progetto di una fermata all'imbocco nord della galleria di Varallo-Pombia, nel tronco Oleggio-Sesto Calende della ferrovia predetta;

Ha ritenuto che possa essere approvata la maggiore spesa di L. 48,000 pel trasporto delle terre da impiegarsi nella costruzione di un tratto del rilevato stradale del tronco di ferrovia Ravenna-Bevano, della linea Ravenna-Ferrara-Rimini:

Ha infine dato parere favorevole all'approvazione

del progetto di appalto della costruzione delle pile e spalle del ponte sui fiumi uniti Ronco e Montone, lungo il tronco di ferrovia da Ravenna al torrente Bevano, della ferrovia suddetta.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 31 ottobre p. p. al 5 corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del 5° tronco Este-Monselice della ferrovia Legnago-Monselice;

Un progetto per la costruzione dei fabbricati definitivi viaggiatori nelle Stazioni di Mapello e Cisano, lungo la ferrovia Bergamo-Lecco;

Un progetto per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Metaponto, lungo il tronco Taranto-Corigliano della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per l'ampliamento del piazzale della Stazione di Rivarolo ligure, lungo la ferrovia Torino-Genova;

Un progetto per la costruzione di una ferrovia a sezione ridotta da Firenze a Fiesole;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una ferrovia economica da Fossano a Ceva per Mondovì;

Un progetto per la costruzione di una strada alzaia, lungo la sponda sinistra del canale Comessera, e pel taglio della svolta Pagotto nello stesso canale, in Comune di Caorle, provincia di Venezia;

Un progetto per ingrossamento di argine, banca e piazzabassa sulla sinistra di Adige a Volta e drizzagno Begosso, in Comune di Terrazzo, provincia di Verona;

Un progetto per la difesa del froldo Sant'Alberto e della botta Sant'Elia sulla sinistra di Cavamento, in Comune di Finale Emilia, provincia di Modena;

Ed un progetto per la sistemazione parziale del subdiramatore di sinistra Quintino Sella, dei danali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour), in provincia di Pavia.

Ecco le informazioni che abbiamo promesso di dare circa il progetto di appalto del tronco della ferrovia da Battipaglia a Castrocucco, compreso fra Ogliastro ed Agropoli.

Il tronco ha la lunghezza di m. 10,000. Nella planimetria, lo sviluppo della parte in curva misura m. 5,850, e quello in rettilineo m. 4,150. Il raggio massimo delle curve è di m. 1,000, e quello minimo di 350.

Nell'altimetria, la pendenza massima è quella del 16 per mille. Le tratte in pendenza misurano m. 7,230, e quelle orizzontali m. 2,770.

Il numero delle opere d'arte minori è di 47, delle quali n. 34 della luce fino a 5 metri, n. 10 della luce da 5 ad 8 m.. e n. 3 di 10 m. di luce.

Una sola opera d'arte speciale occorre su questo tronco, cioè il viadotto sul Vallone Torchiara, della lunghezza complessiva di m. 339, costituito da 7 gruppi di 5 arcate, della lunghezza di m. 7 ciascuna.

Di gallerie, ne è progettata una sola, della lunghezza di m. 490; e di Stazioni pure una in servizio dell'abitato di Agropoli.

Pel personale di sorveglianza è prevista la costruzione di 6 case cantoniere doppie, di 2 semplici e di 2 garette. Per la continuazione della viabilità attraverso la ferrovia, sono proposti n. 4 passaggi a livello, due per strade comunali, e due per strade mulattiere.

Il costo del tronco di ferrovia ammonta in complesso a L. 3,576,250, ossia L. 657,600 circa al chilometro. Però i lavori da appaltare importano sole L. 3,312,000, essendo esclusa dall'appalto la provvista del materiale di armamento della linea e dei meccanismi fissi delle Stazioni.

Abbiamo da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato il prolungamento del binario di scarto nella Stazione di Lancenigo.

— Ha pure autorizzato la spesa occorrente per migliorare le condizioni del dormitorio dei macchinisti a Sestri-Levante.

— Ha approvato altresì l'impianto di nuovi binarii di smistamento e sistemazione del servizio merci locale e di transito nella Stazione di Tortona.

— È stata approvata la spesa occorrente alla riparazione del lucernario della grande tettoia della Stazione di Torino P. N.

— Il Consiglio d'amministrazione ha ordinata l'apertura di una pubblica gara per la concessione dell'esercizio del Caffè-Buffet nella Stazione di Alessandria.

— Alla Stazione di San Martino delle Battaglie presso Verona venne accordata la fermata dei treni 682-79 e la vendita dei biglietti di andata e ritorno.

— Col giorno 10 corrente verranno attuate alcune modificazioni provvisorie all'orario dei treni diretti per Roma sulla linea Genova-Pisa.

A schiarimento della notizia da noi data nel nostro numero precedente circa la deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, *di non poter riconoscere la sussistenza della Società di mutuo soccorso fra gli Agenti delle dette Ferrovie*, siamo pregati (e lo facciamo di buon grado, per evitare qualsiasi meno esatta interpretazione) di riferire il testo della deliberazione medesima, quale ci viene trasmesso dal presidente della Società di cui si tratta:

« Pur approvando i buoni intendimenti a cui s'informa il presentato statuto, il Consiglio d'amministrazione si attiene al principio di limitarsi, anche in materia di beneficenza e di M. S. fra gl'impiegati, a quelle attribuzioni ed istituzioni che gli sono affidate dai Regolamenti; e perciò, come pratica anche per le altre Società di egual natura già esistenti, non può occuparsi di dare alcuna approvazione, patrocinio od altri segni di ufficiale ricognizione alla nuova Società di cui si tratta ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazione marittima in Venezia. — Alle ore 10 antim. del 19 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione del bacino della Stazione ferroviaria marittima di Venezia e suo canale di accesso, per la presunta somma di L. 1,220,000.

I lavori dovranno esser compiuti nel termine di anni cinque dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed al decimo della somma di delibera quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 antim. del 21 detto mese, presso il Ministero medesimo e

presso la Prefettura di Cremona, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Casalmaggiore e Piadena, della lunghezza di m. 17,959, in provincia di Cremona (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri di armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni) per la presunta somma di L. 1,294,110.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 58,000, ed in lire 115,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Da Sulmona scrivono al *Diritto* del 5:

Il cav. Salvini, direttore della linea Roma-Sulmona, fece in questi dì una visita sui luoghi, impiantando i relativi Ufficii di sorveglianza dell'uno e dell'altro imbocco. Poichè questo fatto rompe gli indugi finora frapposti per la sollecita esecuzione dei lavori, l'egregio cav. Salvini ricevè, dovunque si presentava, le più liete accoglienze. In Sulmona ebbe una festa clamorosa, nè meno cordiale fu la dimostrazione fattagli da Pescina. Questa stima però è giusto dividerla fra il Salvini ed il comm. Valsecchi, direttore generale delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici. È noto l'interesse da lui dimostrato per la ferrovia Roma-Sulmona, e le popolazioni abruzzesi gliene sono grate. Tutti lodano l'imparzialità mantenuta da lui nella questione, testimone del suo carattere, la sua competenza e l'attività senza esempio, che porta nel vastissimo ramo di servizio a lui affidato, e nella quale coopera il ministro Baccarini, la cui operosità prodigiosa è pur nota. Con sì fortunati auspicii, il capoluogo e le provincie abruzzesi sono fidenti di vedere al più presto compiuta la ferrovia sospirata.

Ferrovia Aquila-Terni — Da Città Ducale, 2, scrivono alla *Libertà*:

I lavori ferroviarii della linea Aquila-Terni, mentre procedono attivi per i primi due tronchi e ci approssimiamo al punto da vederli presto in servizio, procedono assai lentamente da Antrodoco a Terni. L'appalto dei primi tronchi verso la Cascata delle Marmore venne già aggiudicato, ma i restanti tardano ad essere approvati e deliberati ancora. Debbo però riconoscere che ora s'incontrano parecchie difficoltà nel terreno, ove deve esser costruita la linea, difficoltà che richieggono spesa e studio.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Roma. — Fra le ultime deliberazioni della Deputazione provinciale di Roma notiamo le seguenti:

Autorizzazione al Comune di Frascati per contrarre un prestito di L. 630 mila per la prosecuzione della linea ferroviaria Roma-Frascati.

Approvazione, con alcune riserve, delle deliberazioni dei Consigli comunali di Albano, Anzio e Nettuno per la costruzione d'un *tramway* per riunire Anzio e Nettuno ad Albano, con raccordo delle Ferrovie Romane alla Cecchina.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 27 ottobre p. p., adottava le seguenti deliberazioni:

Prese atto della dichiarazione dei signori Osorio, Leosini e soci di accettare la concessione della linea di tramvia Torino-Leynì-Rivarolo per Feletto, mandando invitare i medesimi a stipulare il contratto, ovvero il loro cessionario signor Perincioli, riservata in quest'ultimo caso l'approvazione del Consiglio provinciale.

Approvò i progetti presentati dalla Società concessionaria della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice per gli attraversamenti della linea stessa sulle strade provinciali Pinerolo-Cuneo e Pinerolo-Torre Pellice, mediante sottomissione alle prescritte condizioni, con riserva di deliberare altresì in ordine al progetto pel passaggio a livello sulla strada provinciale Torino-Pinerolo presso l'abitato di quest'ultima città.

Strade ferrate dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione ed al decreto ministeriale con cui fu approvata la nuova Convenzione stipulatasi tra quest'Amministrazione e quella delle Poste svizzere, si previene il pubblico che, a datare dal 1° dicembre p. v., entreranno in vigore nuove tariffe pel trasporto a grande velocità di merci, numerario ed oggetti preziosi in corrispondenza colle Poste svizzere, nelle quali saranno altresì riportate quelle vigenti pel trasporto degli articoli di messaggeria in transito della Svizzera e dirette, col mezzo delle Poste stesse, alle località principali della Germania, del Belgio e dell'Olanda, ammesse alla corrispondenza diretta.

Con ulteriore Avviso sarà indicata la data in cui le nuove tariffe suddette saranno poste in vendita nelle principali Stazioni della rete.

— La stessa Direzione notifica:

Con Decreto ministeriale del 23 settembre p. p., è stato definitivamente approvato, anche per quanto riguarda le polveri piriche, il nuovo Regolamento-Tariffa, già in vigore fino dal 1° agosto corrente anno, per il trasporto delle altre materie infiammabili ed esplodenti. Di conformità pertanto a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si previene il pubblico che, d'accordo colle Ferrovie Romane e Meridionali, le norme regolamentari e tariffe contenute nell'allegato all'Ordine di servizio n. 134 del corrente anno, saranno applicate, a cominciare dal 1° dicembre p. v., anche ai trasporti di polveri da caccia, da guerra e da mina per conto dei privati, venendo così a cessare la sospensione di cui nell'avviso del 1° agosto scorso.

Ferrovie venete complementari. — Anche il Consiglio comunale di Arzergrande (distretto di Piove), nella seduta del 28 ottobre p. p. rendeva plauso alla deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia, relativa alla progettata linea ferroviaria Venezia-Piove, ecc., e faceva voto perchè il Ministero dei lavori pubblici approvi la deliberazione medesima.

Attentato ferroviario. — Nel *Giornale di Udine*, del 30 ottobre p. p., si legge:

L'altra notte, presso la Stazione di Pianzano, una guardia ferroviaria scoperse un cuneo di ferro, che mano ignota aveva incastrato fra i binarii nel luogo dello scambio, e ciò allo scopo evidente di far deviare il treno Venezia-Udine, che passa per quella Stazione poco dopo mezzanotte.

Dicesi che consimile infamia sia stata tentata anche giorni sono.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha risolto il 29 ottobre, secondo la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, che la tariffa per le merci sulla ferrovia del Gottardo sia basata sul sistema della riforma tedesca, sempre però colle modificazioni volute dalla concessione. Inoltre approvò la proroga ordinata dalla Direzione dei termini concessionali per il compimento del tunnel del Gottardo fino al 1 gennaio 1882. Finalmente, la Direzione venne autorizzata a conchiudere una Convenzione coll'Alta Italia per l'esercizio della linea Dirinella-Luino.

A supplente della Direzione al posto del defunto signor Sulzer, venne nominato il sig. cons. nazionale Karrer.

— Il 1 novembre, l'Impresa ha organizzato un treno di piacere attraverso al gran tunnel del Gottardo, Airolo-Göschenen, a cui furono convitati gli impiegati tecnici della Società del Gottardo. Il convoglio, partito alle ore 8 del mattino da Airolo, giunse a Göschenen poco prima delle 9, impiegando 50 minuti per il passaggio della galleria. Il passaggio si compì nel modo il più regolare, senza alcun inconveniente. La temperatura, nella parte mediana del tunnel, non superò i 24 centigradi.

Questo primo convoglio fu accolto con festa a Göschenen, ove un lauto banchetto attendeva i viaggiatori. Naturalmente vi furono calorosi brindisi alla riuscita dell'opera grandiosa, al lavoro, al progresso, ecc.

Il ritorno ad Airolo ebbe luogo a 4 ore del pomeriggio.

Ferrovie svizzere. — Il regolamento elaborato dalla Conferenza delle Amministrazioni ferroviarie svizzere: 1° circa il trasporto interno dei poveri, e 2° circa i trasporti di polizia sulle ferrovie svizzere del 9 luglio 1881, è stato approvato dal Consiglio federale, nella seduta del 1° corr., colla riserva però dei diritti che alcuni Cantoni, in base alle esistenti concessioni o Convenzioni, credessero di dover far valere in proposito.

Inoltre venne preso nota che anche le Amministrazioni delle ferrovie Wädensweil-Einsiedeln e Appenzellese, come pure quella della linea Losanna-Echallens (quest'ultima entro gli stessi limiti della Svizzera Occidentale e della ferrovia del Sempione) hanno aderito a questo regolamento; e che le Ferrovie dell'Uetliberg e di Rohrschach-Heiden hanno pure accettato la parte del regolamento che riguarda il trasporto dei poveri. Le Amministrazioni interessate sono ora invitate a porre in vigore i due regolamenti al più tardi per il 1° gennaio 1882.

— I termini fissati dalla risoluzione federale del 14 febbraio 1878 per il compimento e l'apertura all'esercizio della linea Muri-Sins-Rothkreuz, della Ferrovia argoviese del Sud, in forza dell'autorizzazione impartita dalle Camere federali il 27 giugno 1881, vennero dal Consiglio federale prolungati fino al 1 dicembre 1881.

Ferrovie dell'Algeria. — Il fatto più importante in Algeria è la costruzione oramai terminata della ferrovia da Kreider a Mesceria, attraverso gli Sciott. Un telegramma da Algeri ne dà notizie nei seguenti termini:

« *Algeri*, 26 *ottobre*. — Il passaggio degli Sciott per mezzo della via ferrata è un fatto compiuto. Ieri, 25 ottobre, venti treni successivi, molto pesantemente carichi, hanno traversata la Sebka nelle migliori condizioni. Così, qualsiasi maltempo possa sopravvenire, il vettovagliamento delle colonie, al sud degli Sciott, è assicurato.

Ferrovie della Tunisia. — Si ha da Tunisi, 5: La ferrovia funziona fra Tunisi e Gardimau. Le Stazioni sono state poste in istato di difesa. Delle pattuglie circolano fra le diverse Stazioni.

Ferrovie russe. — La ferrovia del mar Caspio a Akhal-Tekè è esercita con locomotive riscaldate a legna. Eppure questa linea passa in una zona singolarmente ricca di sorgenti di petrolio. Nello scopo di fornire questo olio minerale a tutte le linee, si sta costruendo una ferrovia a trazione di cavalli, che unisca la Stazione di Bale-Ischem alla montagna detta del Petrolio.

La lunghezza di questa nuova via sarà di 60 verste. La sua importonza è notevole, non tanto pel petrolio, che può essere portato più facilmente a destinazione con un sistema di condotta a raso-terra, quanto per assicurare il trasporto di quanto è necessario per lo sfruttamento del petrolio, che prometta di prendere grande estensione. Secondo la *Novoie Vremia (Nuovo Tempo)*, trovasi ora nelle acque di Pietroburgo un vapore di costruzione tutta speciale, fatto nei cantieri di Gothenbourg (Svezia), e destinato al trasporto del petrolio sul Mar Caspio. Questo vapore, *Brahma*, appartiene alla Compagnia Nobel. La sua destinazione tutta speciale motivò un sistema di riscaldamento coi residui del petrolio e delle caldaie di nuovo tipo. Il prezzo di questo vapore è di 157,000 rubli circa.

Ferrovia aerea a Vienna. — Il progetto di costruire a Vienna una ferrovia circolare sopra colonne di ferro, ideato da lungo tempo da ingegneri inglesi ed americani ed appoggiato dal Governo austriaco, venne in parte accettato dal Consiglio municipale. L'esperenza fatta a Nuova York, a Berlino, e più recentemente a Rotterdam, fu messa a profitto dagli autori del progetto. Trattasi di collegare la vecchia città del nord-est, a partire dal canale del Danubio, col sud-est sino alla sponda della Vienna, donde la linea si volgerebbe bruscamente verso il nord per raggiungere il canale del Danubio, passando al di sopra della strada di Währingen. Nella Gürtelstrusse, ove il terreno è molto alto, la strada s'inoltrerebbe in una trincea; poscia sarebbe necessario un tunnel di 1200 piedi inglesi prima d'incontrarsi colla linea di Währingen.

La lunghezza totale della linea aerea è calcolata di 8 1/2 miglia inglesi; però si propongono delle diramazioni, che darebbero alla nuova strada una lunghezza totale di 28 miglia. La Stazione centrale, costrutta con lusso e disposta in modo da permettere l'erezione nel sottosuolo di un Mercato pel pesce, sarebbe situata nel parco Francesco Giuseppe; altre 16 Stazioni sono proposte per tutta la linea.

Le colonne, aggruppate a tre, e distanti tra loro da 60 ad 80 piedi inglesi, devono avere 11 pollici di diametro. La linea s'innalzerebbe in media a 16 piedi sopra il suolo, e la strada sarebbe larga 27 piedi in tutto il suo percorso

Gli autori del progetto hanno trattato colla Compagnia di Witkowitz per la fornitura di 70,000 tonn. di ferro preventivate nel progetto, e coi signori Lamme e Franck per la consegna di locomotive del peso di 25 tonnellate.

La spesa è presunta in 5 milioni di lire sterline.

Ferrovie aeree agli Stati Uniti. — La linea Nuova-York del Metropolitan Elevated dà un prodotto annuo di circa 2,600,000 dollari. La New-York Elevated ed il Metropolitan Elevated hanno realizzato l'anno scorso un prodotto di 4,613,000 dollari. Il Metropolitan rappresenta il 56 0/0 dello sviluppo totale, ma non è così produttivo come il New-York Elevated.

Nei primi 9 mesi e mezzo del 1881, il Metropolitan ebbe un prodotto di 2,067,362 doll., ed ha speso il 65 0/0 di questa somma. Nell'anno precedente, per le due linee, le spese erano state del 57 1/8 0/0 dei prodotti.

Da queste cifre si rileva come codesto nuovo genere di ferrovie prosperi in America.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Dal resoconto dell'Amministrazione comunale di Roma dal 1° luglio 1880 al 3 settembre 1881, testè pubblicato, rileviamo i seguenti cenni sulle opere pubbliche eseguite:

Durante questo periodo, la fabbricazione privata ebbe largo sviluppo. Si restaurarsno 68 case; furono fatte 114 sopraelevazioni, con un aumento di 740 camere; e si compirono 81 nuovi fabbricati, con 5,913 stanze.

Molti furono i lavori stradali eseguiti sotto la passata Amministrazione.

Fu iniziato l'ampliamento della via Labicana nel tratto compreso fra la chiesa di San Pietro e Marcellino e l'anfiteatro Flavio.

Furono condotte a compimento le opere già cominciate, come il viale Principe Eugenio all'Esquilino e la via Claudia al Celio. Fu pure sistemato un tratto della via Merulana, e dato sesto alle strade fabbricate in conseguenza della concessione Rossi.

Nelle adiacenze della via Nazionale fu sistemata una sezione della via Milano, con risvolti sulla via Palermo, la via delle Tre Cannelle, la gradinata e la rampa della via Magnanapoli. Fu pure portato a compimento l'allargamento della via di San Vitale.

Nella stessa via Nazionale fu eseguita la selciatura in tutto il tronco compreso tra la via della Consulta e l'Esedra per la superficie di ben 10,000 metri quadrati.

In via Venti Settembre l'allargamento, già iniziato con arretramento del muro Spithöver, fu protratto sino alla chiesa della Vittoria.

Fu sistemata una parte della via della Polveriera, e si fecero rilevanti lavori di fognatura nei vecchi quartieri.

Nel suburbio furono migliorati lunghi tratti delle vie Prenestina, Ardentina e Trionfale.

Si stipulò un contratto, in virtù del quale sarà ampliata la piazza esterna alla Porta del Popolo; la sezione della via Flaminia sarà portata all'ampiezza di venti metri.

Fu portato a termine il tratto dell'acquedotto Felice,

lungo la via di San Lorenzo, opera incominciata fin dai maggio 1878. Fu anche portato a fine il grande serbatoio dell'acqua Marcia, costruito al Castro Pretorio per provvedere all'inaffiamento delle vie nei quartieri alti. E del pari si compiè la posa di una prima rete di conduttura con tubi in ghisa, conduttura che sviluppa insieme metri 7250; su questa furono collocate 122 scatole per l'inaffiamento e 5 *grue* per fornire d'acqua i carri d'inaffiamento.

Nuova Borsa a Roma. — Leggiamo nella *Libertà:*

Verso la fine dell'anno verrà inaugurata la nuova Borsa di Roma, costruita a cura ed a spese della nostra Camera di commercio ed arti nell'antico locale della Dogana di terra in Piazza di Pietra.

La Camera di commercio, dopo aver acquistato dal Governo l'antico locale della Dogana di terra posta nel centro della città, ha incaricato l'architetto Vespignani di ridurlo ad uso di Borsa. L'egregio architetto ha compiuto l'incarico nel modo più felice cho immaginare si possa.

Egli ha cominciato col cambiare faccia al prospetto, procurando di mettere in rilievo tutto quello che resta di buono dell'antico portico romano.

Ha quindi ricoperto, con un'elegante tettoia in ferro ed a cristalli, il vecchio cortile, restaurando ed abbellendo tutti i lati; ed anche qui ha cercato di lasciare scoperto tutto ciò che è stato possibile della parte antica del monumento. Il prospetto dei lati del cortile è assai elegante, buonissime le linee architettoniche, e felicissima l'idea di collocare, poco al di sotto del cornicione, i busti di tutti i grandi economisti italiani, cominciando da quello di Camillo Cavour, che si trova nel centro del lato principale.

Quest'elegante cortile sarà di sera illuminato da 16 gruppi di gas.

Dal cortile si può passare nelle diverse sale che compongono la Borsa, e specialmente in quella grandissima, in cui avranno luogo le operazioni giornaliere.

È questa un'ampia sala regolare, le cui vôlte, sorrette da grandi arcate, accrescono maestà ed imponenza. È stata decorata con stucchi, affreschi e finti marmi da un artista romano, il signor Capparoni.

Nel centro delle vôlte sono dipinte su grandi medaglioni le varie parti del mondo. All'intorno della sala figurano gli stemmi delle principali città del Regno. Nel centro della sala sarà collocato il palco per gli agenti di cambio e per i Sindaci della Borsa.

Nelle due pareti principali sono state erette due specie di tribune ad avancorpo, una delle quali contiene la porta d'ingresso nell'aula. Anche questa sala sarà provveduta di moltissimi apparecchi per l'illuminazione a gas.

La Borsa ha ancora un'altra sala grandissima, la quale probabilmente potrà essere convertita in sala di lettura, e nella quale i signori borsisti potranno trovare tutto il necessario per scrivere, telegrafare, telefonare, ecc..

Gli Ufficii della Camera di commercio sono stabiliti al primo piano, dove esiste pure la Biblioteca della divisione militare di Roma.

La Camera di commercio, dotando Roma di un elegante locale per la Borsa, ha compiuto una buona azione, della quale quanti amano il progresso della nostra città devono esserle grati.

Sappiamo che l'inaugurazione della nuova Borsa verrà fatta con una certa solennità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii quasi dimenticati nella scarsa settimana: Le Azioni della Società delle Meridionali trattate a 467 e 468; le Obbligazioni a 275.50; i Boni a 537. Le Sarde, serie A, quotate a 273; la serie B a 276.50; le nuove a 274. Le Azioni Ferrovie Romane ebbero il prezzo di 145 a 146; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280; le altre di seconda emissione a 282; le Centrali Toscane a 456; le Pontebbane a 453; le Meridionali austriache a 287.

A Parigi, le Lombarde si tennero piuttosto fredde a 318.75; le Obbligazioni a 283 e 284. Le Vittorio Emanuele invariate su 276; le Azioni Ferrovie Romane a 140, e nulla nelle Obbligazioni relative.

Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 58,000 di rame in verghe sagomato, per il complessivo importo di L. 156,600. Consegna entro 100 giorni, non prima del gennaio 1882. Deposito cauzionale L. 15,700 in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 802,000 di cloruro di potassio grezzo, per il complessivo importo di lire 256,640. Consegna in due rate eguali: la 1ª entro 60 giorni non prima del gennaio 1882, la 2ª entro il giugno 1882. Deposito cauzionale L. 25,700 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 455,000 di nitrato di soda grezzo, per il complessivo importo di lire 218,400. Consegna in due rate: la 1ª entro 80 giorni non prima del gennaio 1882, la 2ª entro il giugno 1882. Deposito cauzionale L. 21,900 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione delle fortificazioni e fabbricati militari della piazza d'Ancona, durante il triennio 1882-84 per il complessivo importo di L. 120,000. Deposito cauzionale L. 12,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di manutenzione dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Padova pel triennio 1882-86, per la presunta annua somma di L. 14,000. Deposito cauzionale L. 3400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vasto (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada vicinale detta di S. Rocco, della lunghezza di chil. 4.370, per il presunto importo di L. 23,902.67. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,300 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Nazzano (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Nazzano al confine di Filacciano, per la presunta somma di L. 12,500. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un canale derivante dal fiume Sele e canali di scolo per la bonifica delle basse terre del bacino del Sele, in diminuziane della somma di L. 221,419.35, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 13,500, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale Mantova-Asola, che ha principio presso le Grazie, e mette capo alla porta orientale di Asola, della lunghezza di chil. 29,822, per il presunto annuo canone di L. 5,400. Manutenzione dal 1° gennaio 1882. Deposito interinale L. 509 in valuta legale; cauzione definitiva lire 1000, idem o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Palermo durante il triennio 1882-84, per la complessiva somma di lire 150,000. Deposito cauzionale L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la fornitura di una tettoia metallica per la Rimessa-Locomotive alla Stazione di Morcone.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

42ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1881.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	490,329.25	335.84
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	654,623.66	452.71
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	— 164,294.41	— 116.87
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,448.43	19,735,822.98	13.625 67
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	18,846,140.95	13,033 29
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 2,43	+ 889,682.03	+ 592.38
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	249,277.36	188.28
Settimana corrisp. nel 1880.	1,192.00	214,240.00	179.73
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 132 00	+ 35,037.36	+ 8.55
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,294.89	8,955,416.90	6,915.97
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,172.04	7,291,848.18	6,221.50
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 122.85	+ 1,663,568.72	+ 694.47

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	40.886,77	17,484,52	12,324,21
Piccola Velocità	8,788,00	519,56	3,546,87
Totali . . .	49,674,77	18.004,08	15,871,08

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	622,846.76	19,320.04
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	582,434.43	18,116.00
Differenza (in più . . .	—	40,412.33	1,204.04
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al settemb. 1881. .	1,681	22,114,563.65	19,054.73
Periodo corr. 1880	1,681	20,203,570.01	17,455.85
Aumento	—	1,910,993.64	1,598.88
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di giugno 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,815.90	33,610.01	3,280.91	44,736.82
Bagagli e cani . .	128.36	639.00	81.47	848.83
Merci a grande vel.	1,034.76	5305.24	519 10	6,859.10
Merci a piccola vel.	8,253.10	23,719.51	4,723.23	36,695.84
Introiti diversi . . .	331 89	526.07	298.70	1,156.66
Totale . . .	17,594.01	63,799.83	8,903 41	90,297.25

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI LEGNA

PER LA 1.ª E 2.ª SEZIONE

La Società delle Ferrovie Romane, essendo venuta nella determinazione di aprire un'asta per l'approvvigionamento di Metri Cubi Ottomila (8000) Legna da ardere di Leccio, Quercia e Cerro per l'accensione delle Locomotive, di cui Metri Cubi 4000 per la 1.a e Metri Cubi 4000 per la 2.a Sezione, apre una gara a schede segrete fra coloro che intendessero concorrere a questa fornitura.

Il Capitolato, contenente tutte le condizioni che devono regolare questo accollo trovasi visibile alla Direzione Generale in Firenze Piazza Vecchia Santa Maria Novella, N. 7, e nelle principali Stazioni della 1.a e 2.a Sezione di queste Ferrovie.

Le offerte potranno esser fatte tanto per l'intera quantità, quanto per lotti di almeno 1000 Metri Cubi e dovranno pervenire, suggellate, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 15 Novembre prossimo venturo.

Sulla busta, contenente l'offerta, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta Legna da ardere.

Saranno ritenute per nulle quelle offerte che conterranno condizioni diverse da quelle descritte nel relativo Capitolato.

L'Amministrazione però intende rimanere perfettamente libera nella scelta delle offerte e si riserba il diritto di non accettarne alcuna, qualora non le riconosca di sua convenienza.

La concessione definitiva di questa fornitura sarà subordinata alla sanzione Go-Governativa.

Firenze, 28 Ottobre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 16 Novembre 1881. N. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 44).

Passando ora ai *Cenni relativi ai diversi Servizii sulle reti principali*, con cui si chiude la parte 4ª della *Relazione statistica* delle ferrovie italiane nel 1880 (come indicammo nel nostro numero del 2 corr.), notiamo che il cap. I riguarda il Servizio *Manutenzione e lavori*.

1. Anzitutto si accennano i principali lavori compiuti o in corso nell'anno 1880 nel *Corpo stradale ed opere d'arte*.

Per le Ferrovie dell'Alta Italia, si accenna alla costruzione del nuovo ponte sul Retrone presso la Stazione di Vicenza, ed al restauro di due ponti sulla Bormida tra S. Giuseppe ed Acqui, nonchè degli argini regolatori dell'altro ponte sulla Bormida per la ferrovia Torino-Genova presso Alessandria; e così pure del ponte sull'Ellero presso Bastia, del ponte sul Reno presso Bologna, e del ponte detto delle Casette fra Riola e Porretta.

Quindi sono ricordati la ricostruzione di due tratti del rivestimento della galleria di Exilles, il prolungamento della galleria artificiale del Pizzo, lungo la linea Spezia-Confine francese; il restauro della galleria del Rospo, lungo questa stessa linea; e la ricostruzione di alcune tratte della vòlta della galleria dell'Appennino lungo la linea Bologna-Pistoia.

Tra parecchie opere di difesa ad argini stradali, con ricarico e prolungamento di scogliere, sono indicate quelle importanti fra le Stazioni di Felizzano e Solero, ove il rivo Sabbionaro sbocca nel Tanaro; ed altri lavori alla sponda destra del fiume stesso sulla linea Savona-Bra, ed altri a difesa degli argini dei torrenti Dora e Rea.

Sono pure indicati i ristauri e lavori di consolidamento lungo le linee Torino-Alessandria, Alessandria-Piacenza e Como-Camerlata; nonchè i muraglioni di sostegno all'argine stradale presso la galleria degli Olivacci e presso il viadotto di Boboli sulla linea Bologna-Pistoia, e lungo la linea Spezia-Confine francese.

Si eseguì inoltre il rinsanimento della massicciata lungo parecchie linee della rete per un'estesa complessiva di circa 250 chil. —

Per le Ferrovie Romane, accennati parecchi lavori minori di consolidamento, si notano poi quelli più importanti eseguiti sulla linea Roma-Firenze, specialmente per difendere la ferrovia dalle corrosioni del Tevere; come pure lungo la linea Orte-Falconara. Fra le opere eseguite tra Orte e Falconara, si ricordano specialmente quelle alla galleria detta dei *Balduini*, al viadotto di Fabriano ed al ponte di Moscano. Sono ricordate pure le opere di consolidamento ai ponti dell'Anguillara e della Noce sulla linea Roma-Napoli.

Da un elenco sommario dei lavori straordinarii in conto costruzioni al corpo stradale ed alle opere d'arte, eseguiti sulle Ferrovie Romane nel 1880, si rilevano le cifre seguenti:

Trincee e rilevati	L. 42,228.80
Cinta stradale	» 258,801.58
Strade e passaggi a livello	» 9,954.71
Gallerie	» 89,716.93
Viadotti, ponti e acquedotti	» 29,052.33
Sotto e sopra-passaggi.	» 30,411.44
Opere diverse	» 4,436.70
	L. 464,602.49

Per le Ferrovie Meridionali, si accennano parecchie opere di consolidamento tra Ancona e Vasto, sulla linea adriatica, contro il fiume Chienti; contro i fiumi Pescara ed Aterno sulla linea Pescara-Aquila; e contro il torrente Cervaro sulla linea Foggia-Napoli.

Sulla linea Bologna-Ancona s'iniziarono le opere di consolidamento e restauro alla testa nord della galleria di Cattolica; sulla linea Foggia-Otranto si eseguirono lavori di difesa contro le acque dell'Ofanto; e sulla linea Foggia-Napoli si ricostruì una spalla del ponte sul torrente Avella, ed altro lavoro si fece lungo la sponda sinistra del fiume Tammaro, in consorzio col Comune di Benevento.

Per isolare poi la ferrovia dalle proprietà laterali, si

costruirono ripari e muri di cinta nelle Stazioni di Ravenna, Rimini, Fano, Maglie, Fratta-Grumo e Napoli. —

Per le Ferrovie Calabro-Sicule, si compirono parecchi lavori sulla linea del Jonio per difenderla dagli straripamenti dei torrenti Crati e Coscile, e venne costruita una diga al torrente San Nicola; si consolidarono pure, mediante scogliere, parecchi ponti tra Catanzaro e Reggio. Venne poi rialzato il piano della ferrovia tra i torrenti Davoli ed Ancinale; e così pure nella diramazione di Cosenza, e sul tronco Metaponto-Potenza. Sul tronco Eboli-Potenza furono consolidati i piedritti della galleria delle Armi, e si condussero a buon punto le importanti opere intese a difendere la ferrovia dalla caduta dei massi dalle pendici soprastanti sul tronco Romagnano-Bella Muro.

In Sicilia si eseguirono opere di consolidamento lungo la linea Messina-Catania-Siracusa; venne collocata la nuova travata al ponte Guarnalunga; e sulla linea Catania-Licata si costruirono muri di sostegno e sonsolidamenti di rilevati e trincee. Così pure lungo la linea Palermo-Porto Empedocle, specialmente alla frana Belvedere ed ai rilevati Fiaccati e *Caos*.

Sull'intera rete si continuarono poi le chiusure della strada in più punti, e cinte di muro alle Stazioni di Taranto, Rossano, Corigliano, Cutro, Biancouovo, Siderno e Pierdimonte. —

Sulle Ferrovie Sarde vennero continuati i lavori di chiusura della strada con piantagioni o muri di cinta, si ripararono ponti e ponticelli, e fu ripristinata la massicciata su alcune tratte deficienti. —

2. In quanto alle *Stazioni* e *fabbricati*, per le Ferrovie dell'Alta Italia si provvide all'impianto di una Stazione, detta alle *Pioppe*, fra Marzabotto e Vergato, sulla linea Bologna-Pistoia; ed all'impianto della Stazione definitiva di Savona e di quella internazionale di Ventimiglia. Si costruirono i nuovi fabbricati passeggieri nelle Stazioni di Bordighera e Camogli, sulla linea Pisa-Confine francese; nonchè nelle Stazioni di Somma e Vergiate, sulla linea Milano-Arona.

Nella Stazione marittima di Genova si posero in opera nuovi binarii; ed importanti lavori di sistemazione ed ampliamento vennero eseguiti nelle Stazioni di Udine, Bergamo, Asti, Monchiero-Dogliani, Farigliano, Acqui, Neive, Dego, Felizzano, Finalmarina, Savona, Pra, Cogoleto, Rapallo, Carrara, Lucca, San Giuliano Toscano, Borgo a Buggiano, Borgomanero, Lonigo e Sacile.

Nella Stazione centrale di Milano s'iniziarono i lavori d'ampliamento dei magazzini e degli Ufficii per le merci celeri; ed in quella di Torino P. N. si ampliarono gli Ufficii delle regie Poste. Si provvide pure al radicale ristauro delle tettoie alle Stazioni di Torino P. S. e Sampierdarena. Nelle stesse Stazioni di Torino P. N. e P. S. ed in quella di Sampierdarena vennero apportate notevoli modificazioni ai binarii; come pure nelle Stazioni di Corniglia e Bossola (linea Pisa-Genova).

Si provvide all'impianto del servizio merci nella Stazione di Laigueglia, sulla linea Genova-Confine francese; e vennero munite di piano caricatore ad uso militare le Stazioni di Asti, Novi, Chivasso, Vercelli, Novara, Pavia e Vicenza.

In varie Stazioni vennero poste in opera nuove piattaforme, ed in molte altre si provvide all'impianto di nuovi pesi a bilico della portata di 20 tonn. —

Per le Ferrovie Romane, furono condotti a compimento importanti lavori di sistemazione nella Stazione centrale di Roma; alle Officine di Firenze fu proseguita la costruzione dei capannoni pel montaggio delle macchine; ed alla Stazione di Pisa furono incominciati i lavori per la tettoia sopra i binarii pei treni-passeggeri.

Si eseguirono pure lavori di sistemazione alle Stazioni di Pontegalera, Talamone ed Albegna, della linea maremmana; e così pure a quella di Castelfiorentino, Montepulciano e Chianciano sulla linea Empoli-Chiusi. Lavori di miglioramento si eseguirono poi in parecchie Stazioni lungo la linea Orte-Falconara, e tra Roma e Napoli.

I lavori principali ai fabbricati e Stazioni eseguiti sulle Ferrovie Romane nel 1880 sono riassunti dalle seguenti cifre:

Stazioni e loro dipendenze	L.	714,469.15
Officine di riparazione	»	126,368.13
Depositi rimesse per locomotive . .	»	3,279.08
Rifornitori	»	31,478.25
Case cantoniere	»	98.748.49
Opere diverse	»	27,738.39
Totale	L.	1,002,081.49
A cui aggiungendo l'importo dei lavori già indicati pel corpo stradale ed opere d'arte in	»	464,602.49
Risulta l'importo totale dei lavori straordinarii eseguiti nel 1880 in. . . .	L.	1,466,683.98

Per le Ferrovie Meridionali, si nota la costruzione di una tettoia nella Stazione di Bologna per le carrozze Pullman e postali, e d'altra tettoia nella Stazione di Rimini pel ricovero di legnami.

Nella Stazione di Ancona furono proseguiti i lavori d'ampliamento, e quelli pel nuovo fabbricato viaggiatori nella Stazione di Casalbordino. Alla Stazione centrale di Napoli, venne rifatta la copertura della rimessa-macchine; ed altri ristauri si fecero alla vecchia Stazione di Castellammare.

Sulla linea Bologna-Ancona vennero costruite 8 nuove case di guardia; e sulla linea Bari-Taranto s'iniziarono i lavori per la condotta d'acqua alla Stazione di *Castellaneta* —

Per le Ferrovie Calabro-Sicule, in seguito alle cresciute esigenze del traffico, si eseguirono diversi lavori di ampliamento e miglioramento alle Stazioni di Ginosa, Scanzano, Buffaloria, Cosenza, Nova Siri, Rossano, Corigliano, Badolato, Caulonia e San Gregorio, nella rete Calabrese; ed alle Stazioni di Messina, Mascali, Siracusa, Catania, Muglia, Leonforte, Caltanissetta, Palermo, Termini, Casteldaccia e Lercara, nella rete Sicula.

S'iniziarono pure i lavori per la nuova Stazione centrale di Palermo, e quelli per l'impianto delle Officine della rete Calabrese nella nuova Stazione di Taranto. Inoltre sulle linee di Sicilia si costruirono nuove case pegli agenti della manutenzione, nonchè garette pel ricovero dei guardiani. —

Per le Ferrovie Sarde, in seguito all'avvenuta apertura all'esercizio della intera rete ed alla direzione presa dal traffico, si resero necessarii parecchi lavori alle Stazioni di Decimomannu, Pabillonis, Uras, Marrubiu e Ardara.

Nel piazzale della Stazione di Sassari furono costruiti nuovi binarii; e nella Stazione di Portotorres fu ampliato il fabbricato passeggieri. —

3. In quanto all'*Armamento*, notasi che ai diversi tipi di rotaie va sostituendosi di mano in mano un tipo unico, quello studiato nel 1877 da apposita Commissione tecnica. Le nuove rotaie sono d'acciaio, della lunghezza di 9 metri, e pesano 36 chilog. per metro lineare. Per le linee a forti pendenze venne pure studiato un tipo più robusto; e sulle Ferrovie Meridionali si sta sperimentando una rotaia d'acciaio, della lunghezza di 12 metri e del profilo adottato su quelle linee.

L'estensione dei binarii armati in acciaio a tutto il 31 dicembre 1880 si desume dal prospetto n. 3, colonna 20, cioè:

Ferrovie	dell'Alta Italia	Chil.	1,767.690
»	Romane	»	482.141
»	Meridionali	»	225.361
»	Calabro-Sicule	»	65.670
Ferrovia	Milano-Saronno-Erba	»	2.163
»	Torino-Lanzo	»	13.060
»	Torino-Rivoli	»	1.700
»	Settimo-Rivarolo	»	23.000
	Totale	chil.	2,580.725

I rifacimenti di binario con rotaie d'acciaio furono i seguenti:

Ferrovie dell'Alta Italia	Chil.	305.385
» Romane	»	95.446
» Meridionali	»	70.939
» Calabro-Sicule	»	21.269
	Totale chil	493.039

I risultati ottenuti nella posa dell'armamento Vignole a rotaia d'acciaio sulle ferrovie italiane sono stati soddisfacentissimi, ed è oramai fuori di dubbio la convenienza di adottare esclusivamente l'acciaio nella fabbricazione delle rotaie. Circa il loro logoramento non si possono ancora riferire dati positivi; però sulle Ferrovie Romane si è tenuto conto del risultato pratico conseguitosi con le rotaie d'acciaio, analizzate secondo i difetti che ne produssero la rottura, ed a seconda delle differenti officine che ebbero a provvederle.

(*Continua*).

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

Il 9 corr. riunivasi presso la Camera di commercio in Torino il Comitato promotore per la ferrovia succursale a quella dei Giovi per le valli di Stura e d'Orba, coll'intervento del Prefetto, del Sindaco, dei senatori Artom, Benintendi, Pacchiotti, Saracco, Zoppi, Dossena; dei deputati Borgnini, Compans, Chiaves, Balme, Ercole, Favale, Pasquali, Perrone, Sanguinetti, Villa, Spantigati, Mameli, Ferrati, S. Martino; del presidente della Camera di commercio comm. Malvano, di un rappresentante del Municipio di Genova, e di altre rappresentanze.

Eletto presidente il sindaco conte Ferraris, parlò dei diversi progetti in corso, delle promesse del ministro Baccarini, il quale però, riconoscendo i vantaggi della linea in questione Alessandria-Ovada-Genova, ricordava che la Camera dei deputati aveva solo accordato 16 milioni per la succursale dei Giovi, con una costruzione non superiore a 19 chilometri.

Dopo queste spiegazioni, il Comitato trattava la questione di ripresentare la domanda al Parlamento per una ferrovia, non più succursale, ma di quarta categoria, offrendosi come assuntrice la Provincia di Alessandria e concorrendo con un sussidio quella di Torino.

Intorno ai due progetti, quello del Comitato e quello governativo, si discusse ampiamente dai presenti, dimostrandosi la necessità di aprire una nuova comunicazione fra Torino-Alessandria-Ovada-Genova, necessaria anche come difesa militare, e indispensabile tanto al Piemonte, quanto al Genovesato.

Il deputato Spantigati troncò ogni questione, presentando il seguente ordine del giorno, che riassume anche quello ch'era stato proposto dall'on. Sanguinetti:

« L'adunanza, convinta che la costruzione della linea per Stura e Val d'Orba costituisce la migliore soluzione del problema di dotare il porto di Genova di nuova comunicazione coi valichi alpini, facendo plauso all'opera solerte del Comitato, interprete degli interessi speciali di queste provincie, confida che i loro rappresentanti al Parlamento porteranno questo voto senza ritardo alla conoscenza del Governo del Re ».

Quest'ordine dal giorno fu approvato all'unanimità.

— Altra adunanza si tenne il 13 corr. a Genova nelle sale della Camera di commercio, presenti i senatori Boccardo e Cavagnari, i deputati Berio, Argenti, Raggio, Podestà, Goggi e Gagliardo, il presidente dell'Associazione marittima capitano Ravenna, e parecchi membri della Camera di commercio.

I deputati Molfino e Farina, ed il senatore Secondi, assenti da Genova, vi erano rappresentati dall'on. Argenti.

Il comm. *Millo*, presidente della Camera di commercio, aprì la seduta, spiegando agli intervenuti lo scopo della radunanza. Ricordò le deliberazioni già prese, a proposito della succursale dei Giovi, dalla Camera di commercio e dal Consiglio provinciale, il quale aveva deliberato di concorrere nella spesa di costruzione; e come la Camera di commercio, a fronte di varii progetti presentati, si era rimessa al Governo per la scelta del migliore, ma in tutte le sue deliberazioni abbia sempre avuto di mira l'attuazione di un progetto che, per la valle della Scrivia, mettesse Genova in comunicazione col centro d'Europa. Analoghe furono le istanze fatte al ministro Baccarini quando venne in Genova; ed il Ministero di agricoltura e commercio, in una sua nota a questa Camera, faceva le più ampie promesse, alludendo sempre ad una ferrovia per la valle Scrivia.

Il comm. *Millo* espresse quindi la soddisfazione della Camera di commercio per il numeroso concorso dei Genovesi a questa importante adunanza, alla quale si chiedeva un voto che fosse nuova e più solenne conferma di quelli già emessi dalla Camera di commercio e dal Consiglio provinciale.

Il sen. *Boccardo* dice, fra altro, che la ferrovia succursale diretta ai Giovi ha un duplice obbiettivo: ad oriente mira alla valle del Danubio, pei valichi del Brennero, della Pontebba e del Semmering; ad occidente mira alla gran valle del Reno, all'Europa occidentale, a quanto di più ricco annovera il mondo produttore.

Dice che il raccordo ferroviario prima di Novi è necessario per la soluzione del primo obbietto, cioè comunicazione diretta colla valle del Danubio; la diramazione Serravalle-Tortona-Mortara è poi necessaria, onde non sia per noi inutile la spesa fatta pel Gottardo. Qualunque progetto non abbia questo obbiettivo, non può soddisfare ai bisogni di Genova, nè metterci in grado di combattere la concorrenza dei porti stranieri, per i quali quei Governi profusero tesori......

Nelle ferrovie di interesse internazionale importa soprattutto la velocità, ed è questa soprattutto che occorre in una linea succursale ai Giovi, di supremo interesse pel commercio.

I fautori della succursale per le valli di Stura ed Orba, mentre credevano di favorire gli interessi delle loro regioni, effettivamente li danneggiavano.

Se il Governo fosse caduto nella pania, ed avesse scambiato per la vera la pseudo-succursale da essi propugnata, avrebbero visto passare vertiginosamente i treni dinanzi alle loro capanne, senza caricare nè i vini di Ovada, nè le castagne dei loro Appennini.

La Provincia è disposta a concorrere alla spesa di una strada per quelle valli, ma questa non si deve confondere colla necessaria succursale ai Giovi.

L'on. *Boccardo* presenta quindi un ordine del giorno così concepito:

« L'assemblea riunita, approvando quanto fu operato dalla Camera di commercio, ed associandosi in pari tempo ed in ogni sua parte alla deliberazione presa dal Consiglio provinciale in data 6 novembre 1079, fa le più vive raccomandazioni alle Amministrazioni che hanno la tutela degli interessi della nostra Provincia, della nostra Città e del nostro Commercio, perchè non cessino dall'insistere presso il Governo del Re onde sia senza alcun indugio posto mano ai lavori occorrenti per la più sollecita attuazione della nuova ferrovia attraverso i Giovi e per ValleScrivia.

« Con questo intento rivolge uguale raccomandazione ai Senatori e Deputati della nostra provincia, poichè è indubitato che per essi non si tratta soltanto di patrocinare un interesse che, se per leggi di geografia può dirsi genovese, è anzitutto interesse eminentemente italiano ».

L'on. *Podestà* si associa all'ordine del giorno del senatore Boccardo, e propone inoltre la nomina di un Comitato permanente, che dia esecuzione alle deliberazioni dell'assemblea.

Anche l'on. *Berio* si associa all'ordine del giorno Boccardo coll'aggiunta dell'on. Podestà.

Si legge quindi l'ordine del giorno, che, dopo prova e controprova, è approvato alla unanimità, meno 5 voti.

Si approva pure la proposta del marchese Cambiaso di spedire un telegramma al Ministero per informarlo dell'esito di questa adunanza.

Ed ecco la risposta dell'on. Ministro dei lavori pubblici al comm. G. Millo:

« Roma, 14 novembre, ore 12.35

« Presidente Camera di commercio

« Genova.

« Ringraziando comunicazione favoritami, riservomi esaminare questione con l'attenzione che merita, appena ricevuti atti.

« *Ministro* BACCARINI ».

I FRENI CONTINUI

(*Contin.* — *V. N.* 45).

b) *Dei freni ad aria compressa* — Anche di questi freni si hanno parecchi esempi; ma però quello che si presenta nel modo più pratico è quello inventato dal signor Westinghouse, da cui poi vennero gli altri, come quello dello Steel e simili.

Ecco in che consiste il freno Westinghouse:

Una piccola pompa, ingegnosamente combinata, trovasi attaccata alla locomotiva, ed è mossa dal vapore della caldaia. La pompa comprime l'aria atmosferica in un serbatoio principale, che sta sotto il telaio della locomotiva.

La pressione dell'aria nel serbatoio è indicata al macchinista da un manometro, messo in comunicazione col serbatoio mediante un piccolo tubo.

Nella locomotiva trovasi un cilindro, entro cui muovesi uno stantuffo, a tenuta d'aria, e che ha un gambo con cui comanda gli organi del freno.

Uno di tali cilindri, di forma appropriata alla diversa costruzione dei veicoli, trovasi tanto sul *tender*, quanto in ognuno dei veicoli che si vogliono frenare.

Oltre a ciò, ogni veicolo, come pure la locomotiva ed il *tender*, hanno un piccolo serbatoio. Tutti questi serbatoi sono collegati fra loro e col gran serbatoio della locomotiva, mediante un tubo, detto *condotta principale del freno*. Il tubo è in ferro sotto ogni veicolo, ed in cautchouch negli spazii compresi fra veicolo e veicolo. Il tubo di cautchouch interposto ai veicoli è diviso in due parti, e può accoppiarsi o staccarsi a piacimento, a seconda che si vuol mantenere od interrompere la continuità della condotta.

Le estremità, ove si fanno gli accoppiamenti, sono fatte in modo che, quando un veicolo è staccato, il tubo di cautchouch si chiude automaticamente con una valvola, e non lascia passare l'aria contenuta nella condotta, mentre, facendo l'accoppiamento, le valvole si sollevano dalla loro sede, e così è stabilita la continuità della condotta.

Un altro modo con cui si può chiudere le estremità degli accoppiamenti di cautchouch, si è mediante un robinetto messo nell'estremità del tubo in ferro che sostiene l'accoppiamento. Questo sistema, usato già nei primi tempi del freno Westinghouse, pare entri ora di nuovo in applicazione.

La condotta principale è in comunicazione col serbatoio principale dell'aria compressa per mezzo di un tubo, a cui è interposta una chiave (o robinetto) *a tre vie*, alla portata del macchinista.

Con questo robinetto si può:

1°) Mettere in comunicazione il serbatoio principale colla condotta principale del freno;

2°) Interrompere la comunicazione del serbatoio colla condotta, e mettere invece la condotta in comunicazione coll'aria atmosferica.

Queste sono le posizioni estreme, che valgono a far intendere come agisca il freno; sonvi però le posizioni intermedie, che servono a graduare l'azione del freno. Ma di queste non ci occuperemo, perchè difficilmente potrebbero spiegarsi senza l'aiuto di figure, e d'altronde non servono per formarsi un concetto generale del freno.

I serbatoi secondarii, che si trovano in ogni veicolo (compresa la locomotiva ed il *tender*), comunicano, tanto colla condotta principale, quanto coi cilindri; ma non direttamente, bensì passando per un apparecchio speciale, posto in ogni veicolo e che denominasi *valvola tripla* (inglese *triple-valve*).

Quest'apparecchio forma come il punto caratteristico del freno Westinghouse, perchè ad esso, come ora vedremo, devesi l'automaticità del freno stesso.

La *triple-valve* consta di un recipiente, la cui parte inferiore costituisce come una borsa, entro cui fa capo il tubo della condotta principale del freno.

Nella parte superiore trovasi una valvola di quelle denominate *a fungo*, e che può aver un moto di *su e giù*, limitato ad una corsa di 2 centimetri circa. Nel suo movimento, la valvola trascina seco, col gambo, un piccolo cassetto, che scorre in uno spazio, ove fan capo, da una parte l'imboccatura del tubo che va al piccolo serbatoio, e dall'altra l'imboccatura che va al cilindro del freno e quella che mette il cilindro in comunicazione coll'aria atmosferica.

Ora, se facciamo muovere la pompa, e mettiamo il robinetto a tre vie in posizione tale che il serbatoio principale comunichi liberamente colla condotta del freno, si stabilirà nella condotta una pressione, la quale va aumentando col lavoro fatto dalla pompa.

Allora la valvola *a fungo* della *triple-valve* è sollevata, ed il cassetto è disposto in modo, che il condotto del cilindro pel freno è in diretta comunicazione coll'aria atmosferica.

Una piccola scanalatura praticata nel cilindro ove scorre il fungo della valvola, e per un'altezza eguale alla grossezza del fungo stesso, permette all'aria compressa di passare nella parte superiore e di penetrare nel piccolo serbatoio.

Così stando le cose, il freno è aperto, e nella condotta principale, come nella *triple-valve* e nei serbatoi secondarii di ogni veicolo, vi sarà la stessa pressione indicata al macchinista dal manometro, che è in diretta comunicazione col serbatoio principale. Se vuolsi far agire il freno, non si ha che da girare il robinetto a tre vie del macchinista, per modo che si chiuda la comunicazione del serbatoio principale colla condotta del freno, ed invece si metta la condotta in comunicazione coll'atmosfera.

Quindi in tutta la condotta succederà una diminuzione di pressione, e nella *triple-valve* avremo che la grande valvola a fungo si troverà fra l'aria contenuta al di sotto, la quale a poco a poco perde la sua pressione, e l'aria contenuta al di sopra, la quale, venendo dal piccolo serbatoio, ha una pressione di tre o quattro atmosfere. In tali condizioni, la valvola non può rimaner sollevata, e cadrà nella sua sede inferiore; ma nel cadere, trascina seco il cassetto sovraindicato, chiuderà la luce del tubo in comunicazione coll'aria atmosferica, e scoprirà così l'imboccatura del tubo che va nel cilindro, permettendo all'aria contenuta nel serbatoio di passar nel cilindro, premere contro lo stantuffo e far funzionare il freno.

Come ben si capisce, perchè tali operazioni succedano, non altro occorre che mettere la condotta generale in comunicazione coll'aria atmosferica; il che, mentre si ottiene nelle circostanze ordinarie col mezzo del robinetto manovrato dal macchinista, si sarebbe avverato automaticamente quando, per avventura, si fossero strappati gli organi d'attacco in un punto qualunque del treno, e conseguentemente anche la condotta del freno.

Per aprire i freni, il macchinista non altro ha da fare che girare il robinetto a tre vie, per modo che il gran serbatoio (contenente aria in pressione) venga di nuovo

messo in comunicazione colla condotta principale. Allora la valvola a fungo della *triple-valve* è di nuovo sollevata dalla pressione eccedente, che si stabilisce nella parte inferiore; contemporaneamente sollevasi il cassetto annesso al gambo della valvola, ed il cilindro del freno è messo in comunicazione coll'aria atmosferica, mentre lo stantuffo è ricondotto alla sua posizione iniziale da una molla di richiamo.

Se poi la chiusura del freno avesse avuto luogo automaticamente, allora, per aprirlo, bisogna muovere un piccolo robinetto che trovasi in ognuno dei cilindri del freno, per iscaricarlo dell'aria compressa e rimetter le cose nello stato normale. —

In seguito al freno Westinghouse, se ne propose uno modificato dal signor Carpenter, americano, che per molti anni lavorò nelle Officine del Westinghouse.

Ecco in poche parole in che consiste tale freno.

Una pompa a vapore, come nel freno Westinghouse, è collocata sulla locomotiva, e comprime l'aria in un serbatoio posto nella macchina fino alla pressione da 5 a 6 atmosfere, come accade pure nel Westinghouse.

Dal serbatoio l'aria compressa passa in un robinetto a tre vie, che il Carpenter chiama *robinetto di controllo*, nella cui parte superiore trovasi il manometro, che indica la pressione esistente nel serbatoio.

Analogamente a quanto abbiamo visto nel freno Westinghouse, mediante questo robinetto si può:

1.) Mettere in comunicazione il *recipiente* o *serbatoio* della macchina colla condotta che va ai freni;

2.) Mettere invece la condotta dei freni in comunicazione coll'aria atmosferica.

In ogni veicolo avvi un cilindro, che fa ad un tempo da serbatoio d'aria e da cilindro pel freno, e la condotta principale del freno sbocca direttamente sotto lo stantuffo, e riconduce l'aria compressa, la quale per una piccola scanalatura praticata nel cilindro, può passare nella parte opposta dello stantuffo.

Le cose sono però disposte in modo, che lo stantuffo non possa avere se non una distanza fissa dal fondo del cilindro; e quindi dalla parte dell'arrivo dell'aria compressa trovasi uno spazio, il quale è molto più piccolo di quello che si ha nel cilindro dell'altra faccia dello stantuffo, e che è chiuso ermeticamente.

Il gambo dello stantuffo è di ferro vuoto, e scorre in un'apposita chiusura a stoppa.

Secondo la costruzione del freno, quando il treno è in viaggio, lo stantuffo trovasi nel cilindro ad una egual pressione d'aria da ambe le parti, e quindi in equilibrio.

Se poi si dispone il robinetto del macchinista in modo che la condotta principale sia in comunicazione coll'aria atmosferica, allora lo stantuffo è premuto dall'aria compressa esistente nello spazio più grande, e quindi condotto a comprimere i ceppi.

Cessando il bisogno del freno, si introduce aria compressa nella condotta, ed allora nello stantuffo si esercita una pressione dalla parte del piccolo spazio per ricondurlo nello stato primitivo d'equilibrio ed aprire i ceppi.

L'innovazione del freno Carpenter a quello Westinghouse consiste nell'aver soppresso la *triple-valve* e nell'aver accoppiato il piccolo serbatoio col cilindro frenatore.

Vedremo ora quale valore abbiano queste innovazioni aggiungendo intanto che attualmente anche il Westinghouse applica il serbatoio fuso in un sol pezzo col cilindro, ma mantiene sempre la *triple-valve*.

Confronto fra i diversi sistemi di freni. — Visti i principali tipi di freni continui finora in uso, cerchiamo di stabilire quale di essi possa meglio convenire per un servizio di strade ferrate di genere così vario com'è quello di una gran rete con molte diramazioni.

Dal nostro esame escluderemo il freno *elettrico*, perchè i risultati ch'esso finora diede non sono tali da poterne raccomandare l'adozione in un esercizio di strade ferrate (1).

Per lo stesso motivo escluderemo il freno *idraulico*, nonchè i freni a *catena*, perchè non continui e troppo duri nell'azione. Se tali freni hanno un'applicazione alquanto estesa in alcune strade ferrate, ciò deriva da condizioni speciali, di cui non crediamo poter tener conto, inquantochè non entrano in un esame puramente tecnico, quale ci siamo proposti di fare. E sotto questo punto di vista, abbiam già indicato più sopra come le ferrovie d'Orléans, tuttochè esperimentino due tipi di freno a catena, pure nella scelta del tipo definitivo da adottarsi dovranno decidere (come dice il Ministro francese nella circolare suddetta) fra i due *pneumatici* da noi descritti.

Il confronto, adunque, che noi faremo, sarà tra i freni a *vuoto* ed i freni ad *aria compressa*.

Incominciamo dal fissare quali sieno le doti precipue che si devono richiedere ad un freno continuo.

Secondo il nostro modo di vedere, un freno continuo deve avere le seguenti proprietà:

1.) Potersi manovrare a seconda del bisogno, o dal macchinista, o dagli agenti del treno, od anche dai viaggiatori in caso di urgente necessità;

2.) Essere automatico;

3.) Essere di costruzione tale, che ad ogni momento possa riconoscersi dal macchinista o dagli agenti del treno se esso è o non in istato di funzionare;

4.) Esser formato di materiali e di organi molto solidi e di lunga durata, ed anche di facile manutenzione;

5.) Esser facilmente applicabile ai veicoli già muniti di freno a vite (2).

Vediamo ora quale dei due sistemi di freno meglio soddisfi a queste condizioni.

In quanto alla prima condizione, noi vediamo che il freno Smith-Hardy non può esser messo in azione che dal solo macchinista, perchè egli solo può aprire l'adito del vapore nell'eiettore per far agire il freno. Nessuno del personale del treno, e neanche de' viaggiatori, può far manovrare quel freno (3).

Invece il freno Westinghouse, il quale è sempre pronto ad agire, può esser manovrato, tanto dal macchinista,

(1) Il Ministro dei lavori pubblici di Francia, nella citata circolare del 2 corr., così si esprime, a proposito del freno elettrico: « La Compagnie de l'Est a expérimenté jusqu'ici le frein éléctrique Achard. Ces essais, quoique satisfaisants, ne lui ont pas paru suffisamment concluants, et, tout en continuant ses expériences, elle a décidé l'application du frein Westinghouse à tous ses treins-poste et exprès, comprenant 80 machines et 400 voitures, etc., etc. » E più innanzi:

« L'Administration des chemins de fer de l'Etat expérimente le frein éléctrique Achard; elle compte en outre appliquer soit le frein Smith, soit le frein Westinghouse à 20 machines et 200 voitures, et a inscrit à son budget les crédits nécessaires. Elle tiendra compte pour son choix définitif des dispositions adoptées sur les reseaux voisins sur lesquels elle a des fréquens échanges de matériel à prevoir ».

(2) Nell'atto del Parlamento inglese dal 17 giugno 1878, si richiedono per ogni freno continuo i seguenti dati:

1.) Se i freni sono istantanei nella loro azione e capaci d'esser manovrati dal macchinista e dai guardiani del treno;

2.) Se sono automatici;

3.) Se possono applicarsi ad ogni veicolo del treno;

4.) Se agiscono normalmente tutti i giorni;

5) Se i materiali impiegati sono di natura durevole e facili a mantenersi in tale stato ed in buon ordine.

(3) Nelle ferrovie del Nord francesi si stabilì un apposito congegno, mediante il quale, quando il treno passa dinanzi ad un disco chiuso e che il macchinista non se ne fosse accorto, la valvola di presa del vapore pel freno a vuoto si apre automaticamente per l'azione dell'elettricità, ed il freno funziona. Questa combinazione, che però non sempre agisce, non è ciò che può dare carattere di automaticità al freno, inquantochè è solo applicata all'entrata delle Stazioni, ove il macchinista è quasi sempre attento, ma non potrebbe esserlo su tutta la rete, nè far funzionare il freno in caso di rottura negli organi d'attacco.

quanto da qualunque dei frenatori; bastando mettere la condotta del freno in comunicazione col carro a bagagli o colle loggette dei frenatori, perchè, all'aprire di un robinetto posto all'estremità di quelle comunicazioni, il freno agisce immediatamente.

Ma col freno Westinghouse si può ottenere ancora di più; cioè che tutti gli scompartimenti delle vetture possono esser messi in comunicazione colla condotta principale del freno, per modo che basti tirare un bottone perchè sia dato esito all'aria compressa. Questa può far agire un fischietto, che trovasi sulla locomotiva, per avvisare il macchinista che qualche cosa di anormale succede nel treno. Le esperienze fatte sulle ferrovie dell'Ovest francesi portano a conchiudere sulla bontà del sistema, il quale (come dice il Ministro francese nella suddetta circolare) verrà ora esteso a tutti i veicoli muniti del freno Westinghouse. Lo stesso si farà sulle ferrovie dell'Est e della Parigi-Lione-Mediterraneo.

Certo, il far sì che qualunque viaggiatore possa far fermare il treno, può esser causa di qualche fermata non necessaria. Ciò può anche accadere col sistema d'intercomunicazione elettrica di Prudhomme, generalmente adottato dal Nord e dalla Parigi-Lione-Mediterraneo.

Però, benchè l'inconveniente sia di poca importanza, siccome è facile riconoscere da quale scompartimento partì il segnale, così si può con severe pene tener in guardia il pubblico dal servirsi indebitamente del detto segnale d'allarme. E di fatti, dalle statistiche francesi non si rilevano più esempi di fermate chieste senza necessità.

Col mezzo di comunicazione, proposto dal Westinghouse, fra i viaggiatori ed il macchinista servendosi della condotta principale del freno, si ottiene anche la fermata di tutto il treno, se non così immediata come quando agiscono od il macchinista od i conduttori, pure abbastanza celeremente.

Alla prima condizione che deve avere un freno continuo non soddisfa quindi pienamente che quello Westinghouse.

(*Continua*) F.

LA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

Stato dei lavori pel traforo del Colle di Tenda al 31 *ottobre* 1881, *e quantità di lavoro eseguito nei mesi di settembre ed ottobre detto anno.*

(Lunghezza di progetto m. 3173.56).

Numeri ordinali	INDICAZIONI	Lunghezze dei lavori eseguiti			Lunghezze complementari		Lavoro eseg. dal 1° 7.mbre a tutto 31 ottobre	OSSERVAZIONI
		Bocca Nord	Bocca Sud	Totali	Al 31 ottobre	Al 31 agosto		
1	Dalle bocche al termine dei rivestimenti completi . . . . m.	1603.40	1265.00	2868.40	305.16	350.56	45.40	Le roccie continuano senza sensibile cangiamento dalle precedenti.
2	Canali di *strozzo* . . . . . . »	35.40	69.00	104.40	200.76	295.06	94.30	
3	Vôlti in calotta . . . . . . »	18.20	46.00	64.20	136.56	250.56	114.06	
4	Scavi per vôlti in calotta . . »	6.00	20.00	25.00	110.56	233.56	123.00	
5	*Strozzetti* . . . . »	17.00	31.60	48.50	62.56	195.06	132.50	
6	*Avanzate* . . . . »	13.50	13.00	26.50	36.06	151.91	115.85	
	Somma . . . m.	1693.50	1444.00	3137.50				
	Lunghezza complementare al 31 ottobre . . . . m.			36.06				
	Torna la lunghezza di progetto . . . . m.			3173.56				

Torino, 12 novembre 1881. *Ing.* V. FERRARI.

Un dispaccio da Nizza, 12, annunciava che all'indomani mattina l'ultima mina doveva aprire il tunnel del Colle di Tenda.

Secondo nostre informazioni, dobbiamo dichiarare che a tutt'oggi tale notizia non è confermata. Sappiamo bensì che la perforazione dell'ultimo diaframma è imminente, e che il ritardo probabilmente sarà stato occasionato da un facile errore di misura nella lunghezza della galleria, come avvenne al Fréjus.

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ (*).

Parigi, 12 novembre.

L'esposizione Jablochkoff è in particolar modo importante, non solo pel numero e la varietà degli oggetti esposti, ma benanche per l'estesa partecipazione di tale scoperta nell'illuminazione del Palazzo dell'Industria Il sistema Jablochkoff è poi finora il più diffuso fra i diversi mezzi concorrenti d'illuminazione elettrica: il numero dei focolari stabiliti nelle diverse parti del mondo è oggidì superiore a 3,500, ed il consumo annuo dei carboni raggiunge quasi due milioni di candele.

Mentre il numero delle applicazioni di questo sistema aumenta sempre più, il costo orario dell'illuminazione diminuisce con rapida progressione. Nei primordii dell'esercizio, la spesa principale era dovuta al consumo dei carboni, che contava da solo per circa 60 centesimi all'ora: oggidì tale spesa è ridotta a 15 centesimi.

I focolari Jablochkoff furono l'oggetto di numerose ed accurate esperienze sulla loro potenza luminosa e sulla forza necessaria ad alimentarli. Noi ci limiteremo a riprodurre i risultati ottenuti dai signori Bazalgettes e Keates, e registrati nel loro rapporto alla *Metropolitan Board of Works.*

(*) V. *Monitore* N. 32, 34, 40, 42, 43, 45 a. c.

Le esperienze si riferiscono ad un impianto di 20 focolari, disposti in 4 serie di 5 ciascuna. Il lavoro richiesto dalla macchina (astrazione fatta dalla forza passiva assorbita dalle trasmissioni, ed utilizzandosi un solo circuito) risultò di 1.57 cav per ogni focolare in combustione. Se invece si utilizzano 2, 3 e 4 circuiti, il lavoro netto per ogni focolare discende successivamente ad 1.27, cav, 1.05 e 0.32 cav.

Quanto al loro potere illuminante, si trovò:

39.8 carcel per una candela sprovvista di globo;
27.9 » » » » inviluppata con vetro ondulato;
16.3 » » » » » » smerigliato.

Sono note le applicazioni del sistema Jablochkoff a Parigi per illuminare, sia le piazze e le vie pubbliche, che le sale teatrali, i magazzeni, caffè ed alberghi. Non vogliamo però passare in silenzio una delle più grandiose e delle più utili applicazioni di questo modo d'illuminazione, quella cioè del porto di Havre. In generale, i porti dell'Oceano atlantico non servono che durante l'alta marea, giacchè allora soltanto i bastimenti d'una certa portata ponno accedere. Fino a questi ultimi tempi, i bastimenti che si presentavano nella notte erano obbligati a sostare al largo ed attendere la successiva marea diurna, quandanche arrivassero nel periodo marino favorevole.

La Municipalità di Havre, per ovviare a tale inconveniente, decise d'illuminare il porto e l'avanporto della città colle lampade Jablochkoff, le quali sono accese un'ora prima e due ore dopo ogni marea notturna. I bastimenti di qualsiasi portata possono così accedere nel porto durante la notte, senza alcun pericolo, come di giorno. —

Passeremo rapidamente in rivista gli altri sistemi d'illuminazione elettrica, che adottano il parallelismo dei carboni, non avendo questi ricevuto che un numero ristrettissimo d'applicazioni, in causa dei difetti che li caratterizzano.

Il sig. Jamin, professore di fisica al Collegio di Francia, ha inventato un sistema, che è senza dubbio interessante dal punto di vista scientifico, ma in pratica fornisce una luce assolutamente incostante.

L'apparato si compone d'un certo numero di coppie di carboni, fissate nella parte superiore della lampada, ed inviluppate da un quadro costituito da diversi fili, nei quali circolano le correnti che alimentano le candele. I carboni d'ogni coppia non sono separati da alcuna materia isolante, e la loro combustione è regolata dalle correnti, che circolano nel quadro inviluppante. Se, ad un momento dato, la corrente discende nel carbone di destra per risalire in quello di sinistra, essa discende pure nei fili di destra e risale in quelli di sinistra. L'arco voltaico, che in complesso è un elemento della corrente, si trasporta in conformità alle leggi d'Ampère, in modo che la combustione succede solo all'estremità dei carboni. L'energia maggiore o minore di quest'azione direttrice dell'arco voltaico dipende dal numero più o meno grande delle spire che circondano la lampada. Nel caso che l'azione riescisse troppo energica, la corrente si trasporterebbe vivamente alle estremità dei carboni, ed in forza della potente attrazione del quadro direttore, li abbandonerebbe, cosicchè l'arco voltaico non avrebbe più luogo. In tale circostanza, il rimedio consiste semplicemente nel diminuire il numero delle spire inviluppanti, per raggiungere un equilibrio stabile delle azioni esercitantisi tra le rispettive correnti. La pratica, del resto, determina in ogni caso particolare il numero opportuno delle spire per raggiungere lo scopo.

Uno dei carboni d'ogni coppia può roteare attorno ad un perno del supporto, per modo che può disporsi verticale, oppure presentare una leggera inclinazione, la quale permette il contatto tra le due estremità corrispondenti dei carboni, quando la corrente non passa nella lampada. Se il circuito è chiuso, la corrente traversa allora un'elettromagnete, la quale attira l'armatura rispettiva, e stabilisce il parallelismo dei carboni nel tempo stesso che si effettua l'accensione della candela. Questa semplice maniera di produrre l'accensione automatica delle lampade, è tutt'affatto analoga a quella ideata da Wilde nel suo sistema.

La sala da bigliardo ed uno degli scaloni d'accesso al Palazzo dell'Industria sono illuminati a profusione con candelabri portanti numerose lampade Jamin; ma il risultato lascia molto a desiderare, sotto il punto di vista della costanza della luce emessa. Ad ogni istante succedono cangiamenti d'intensità, che rendono tale sistema difficilmente applicabile nella pratica. a meno che in seguito, con opportuni perfezionamenti, non si ottenga una luce più regolare.

La candela *Wilde* si compone di due carboni paralleli, di 5 m|m di diametro, posti ad una distanza di 3 m|m 5 tra loro. Come nel sistema Jamin, i carboni sono sprovvisti di materia isolante, ma la combustione all'estremità della candela ha luogo naturalmente, senza il sussidio d'un congegno artificiale.

Quando la corrente non passa nell'apparato, uno dei carboni è inclinato in modo che le due estremità trovansi a contatto. Analogamente a quanto abbiamo detto sul sistema Jamin, se si fa passare la corrente in una candela, si produce l'accensione, ed i due carboni si dispongono tra loro paralleli per l'azione d'un'elettro-magnete.

Il consumo d'ogni candela è di circa 12 centesimi all'ora, e la sua potenza luminosa varia da 30 ad 80 carcel, a seconda dell'intensità più o meno grande della corrente.

I carboni non sono fissi nei loro supporti: l'altezza rispettiva è regolata a mano, nello stesso modo che in una lampada ordinaria si sposta il lucignolo rispettivo. La lunghezza d'ogni carbone è di circa 65 centimetri, e corrisponde alla durata di cinque ore. Allorquando l'illuminazione ha una durata maggiore, si dispongono due o più coppie di carboni sulla stessa lampada.

Il sistema *Wilde*, applicato all'illuminazione d'una sala del primo piano al Palazzo dell'Industria, fornisce una luce alquanto incostante.

Insomma, la semplicità che si raggiunge colle candele elettriche è largamente compensata dall'incostanza della luce emessa. Tale difetto è alquanto diminuito nel sistema Jablochkoff per l'azione dell'isolatore, ma quest'ultimo presenta poi l'inconveniente di produrre delle variazioni di colore.

(Continua). *Ing.* N. STEFANINI.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La Deputazione provinciale di Lucca, facendo seguito a quanto fu già deliberato nell'adunanza del 26 ottobre scorso relativamente alla domanda del signor Emilio Martinez, riguardante la costruzione per tronchi della linea da Lucca ad Aulla, ha deliberato di rendere consapevole il Ministero dei lavori pubblici di questo fatto, come pure delle intenzioni sue di chiedere al Ministero stesso, ai termini di legge, la concessione della costruzione e dell'esercizio del primo tronco della linea predetta, da Lucca fino al confine con la provincia di Massa.

Un telegramma da Sesto-Calende, 15, ci annuncia che lunedì ebbe luogo felicemente l'ultima fondazione della spalla sinistra del ponte sul Ticino, alla profondità di 17 metri.

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici sono state fatte raccomandazioni alle varie Amministrazioni ferroviarie, affinchè in occasione di disastri ferroviarii sia dato mezzo ai viaggiatori di telegrafare alle loro famiglie, anche quando le linee telegrafiche siano impegnate per la trasmissione di numerosi dispacci di servizio.

Non dubitiamo che le raccomandazioni del Ministero, alle quali facciamo plauso, saranno tenute nel debito conto dalle Amministrazioni ferroviarie, pure desiderando che non se ne presenti il bisogno.

><

Sappiamo che a giorni si procederà da apposita Commissione tecnica alla visita di ricognizione per constatare se il 3° ed il 4° tronco della linea di Vallelunga, in Sicilia, trovinsi in condizioni di essere aperti all'esercizio.

Coll'apertura dei detti tronchi non rimane in costruzione, sulla intera linea di Vallelunga, che il tratto, di poco più di 6 chilometri, sottopassante in galleria alla montagna di Marianopoli, la cui perforazione potrà essere ultimata solo nel 1885.

Ci viene assicurato che, durante la costruzione di questa galleria, sarà istituito apposito servizio con vetture a cavalli, destinate a trasportare i passeggieri da un punto all'altro della lacuna esistente, cioè fra la Stazione di Marianopoli, alla testata Palermo della galleria dello stesso nome, e la fermata di Mimiani all'imbocco Catania. Il tratto da percorrersi con vetture a cavalli ha la lunghezza di circa 15 chilom.

><

Il Consiglio di amministrazione della strada ferrata Sicula Occidentale, Palermo-Marsala-Trapani, in sua recente adunanza, ha accettato il nuovo schema di Convenzione preparato dalla Società delle ferrovie Meridionali allo scopo di regolare i patti per l'uso comune della Stazione centrale di Palermo.

><

Abbiamo da Firenze che la Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha fatte vive sollecitazioni al proprio Ufficio tecnico, incaricato degli studii per la linea Aquila-Rieti-Terni, perchè venga dato il maggiore impulso ai lavori tuttora mancanti al completo allestimento del progetto definitivo della detta linea, compreso fra le Marmore ed Antrodoco.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha stabilito l'impianto di un Ufficio di sezione alla Spezia per la direzione dei lavori di costruzione di quella nuova Stazione e di parecchie altre situate lungo la ferrovia ligure di levante.

><

L'Amministrazione predetta ha fissato che l'esame per l'ammissione di nuovo personale tecnico venga aperto dopo la prima quindicina del prossimo gennaio. (V. *programma tra le Notizie diverse*).

><

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle suddette ferrovie ha aggiornato le sue deliberazioni in ordine alla provvista di nuovo materiale pei treni economici ed alla costruzione di vetture a corridoio longitudinale, secondo un nuovo modello da servire pei treni ordinarii.

><

Elenco dei progetti di appalto per tronchi delle nuove linee complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879 n. 5002:

a) Tronco dall'Adda alla Stazione di San Pietro, della linea di 3ª. categoria Ponte San Pietro-Seregno — Lunghezza m. 9,920; importo totale L. 1,116,000; importo dei lavori da appaltare lire 625.500.

b) Tronco dal fiume Adige a Lusenzo, della linea di 2ª. categoria Adria-Chioggia — Lunghezza metri 11,209; importo dei lavori da appaltare L. 1,744,000; importo totale del tronco L, 2,100,000.

c) Tronco dalla galleria del Grotto a Villafranca, della linea di 1ª. categoria da Spezia a Parma — Lunghezza m. 4,640; importo complessivo del tronco L. 2,200,000; importo delle opere da appaltare lire 1,927,000.

d) Tronco dal chilometro 18 ad Ascoli, della linea di 2ª. categoria da Ascoli a San Benedetto — Lunghezza m. 10,630; importo dei lavori di appalto lire 1,125,000; importo totale del tronco L. 1,600,000.

Pei suddetti tronchi di ferrovia procureremo di dare in appresso ampie informazioni tecniche sui rispettivi progetti di appalto.

Per oggi incominceremo da quello della linea Ponte San Pietro-Seregno, tra il fiume Adda e la Stazione di San Pietro.

Questo tronco è compreso fra le progressive della linea 21.040 e 30.960; misura quindi, come sopra si è detto, m. 9,920 di lunghezza. L'andamento planimetrico si sviluppa senza difficoltà, e la parte in rettifilo supera di gran lunga quella in curva, imperocchè la lunghezza dei rettilinei è di m. 8,270, e quella in curva di soli m. 1,650. Nelle curve non si ha raggio minore di 500 m., ed il massimo arriva a 2000 m.

Nell'altimetria del tronco, la massima pendenza proposta è quella del 13 per mille. La parte orizzontale è di soli m. 800, e quella in pendenza di m. 9,120.

La larghezza normale della strada è progettata di 5 metri.

Le opere d'arte hanno tutte una luce che non supera i 10 metri — Lungo tutto il percorso del tronco, ne sono progettate n. 21, fra le quali una di 10 e due di 7 m. di luce.

Per la continuazione della viabilità ordinaria attraverso la ferrovia, sono previsti n. 18 passaggi a livello; e per il personale di sorveglianza sono progettate n. 9 case cantoniere e n. 2 garette.

Due sono i paesi toccati dal tronco di che trattasi: Terno, pel quale occorre una fermata, e Calusco per cui è progettata una Stazione.

Come sopra si è detto, l'importo totale dei lavori del tronco ammonta a L. 1,116,000, delle quali per opere comprese in appalto L. 625,000, e per lavori e provviste da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa L. 490,500.

Il costo medio chilometrico del tronco risulta di L. 112,800.

><

Risultato delle aste per appalti di nuovi tronchi delle ferrovie complementari:

12 *novembre* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Treviso al Ponte di Piave, della linea di 3ª categoria da Treviso a Motta. — L'appalto essendo andato deserto, si ripeterà l'asta il giorno 7 del prossimo dicembre.

12 *novembre* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal chilometro 6 + 792 al chilometro 18 + 476 della linea di 1ª categoria da Faenza a Pontassieve. — L'appalto venne deliberato provvisoriamente alla Ditta Zaccheo-Ferroni-Frati per la somma di L. 1,631,450, ossia col ribasso del 16.25

p. 0|0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata al 7 del prossimo dicembre.

12 *novembre* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da San Michele del Quarto a San Donà di Piave, della linea di 3ª categoria Mestre-San Donà-Portogruaro. — L'appalto venne provvisoriamente deliberato all'Impresa Delorenzi e Vianello per la somma di L. 827,416.60, ossia col ribasso del 25.15 p. 0|0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata al 7 dicembre suddetto.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 7 al 12 corrente.

Furono approvati i progetti relativi:

All'ampliamento del fabbricato viaggiatori ed alla costruzione di una tettoia e di tre tende metalliche nela Stazione ferroviaria di Rovigo;

Al rialzamento del piano stradale ed ampliamento di luce ad alcuni ponticelli nel tronco Bicocca-Villarosa tra i chilometri 26 e 30 della ferrovia Catania-Licata;

All. costruzione di una travata metallica pel ponte sul Sele, nel tronco Battipaglia-Ogliastro, della ferrovia Eboli-Reggio;

All'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Spinetta a Mandrogna, in provincia di Alessandria.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver nella sua seduta del 12 corr. trattati alcuni affari d'interna amministrazione, approvava:

1° Tutte le misure prese dalla Direzione in occasione della interruzione della linea Roma-Orte presso Gallese, nonchè le sue proposte di spese pei lavori e remunerazioni al personale che si distinse in questa contingenza;

2. L'apertura di una cava al chil. 47 della linea Roma-Orte, e la costruzione del 3° binario alla Stazione di Ponte S. Giovanni

3. Una Convenzione colle Ferrovie Meridionali per fornitura d'acqa a Caserta;

4. Alcune modificazioni al regolamento della Cassa di mutuo soccorso pel basso personale;

5. Finalmente l'acquisto di leve di manovra e di canapa pettinata.

Ci scrivono da Parigi, 10:

Le Stazioni di Parigi sono collegate fra loro con opportuni raccordi alla ferrovia di cintura, cosicchè le merci passano dalle linee ferroviarie d'una Compagnia a quelle d'un'altra, senza ricorrere ad alcun trasbordo. Pel viaggiatore, che arrivando, per esempio, dal Nord desidera proseguire per l'Italia, la cosa è ben differente. Egli è obbligato a discendere alla Stazione di Parigi (Nord), mettersi alla ricerca d'una vettura, cosa qualche volta abbastanza difficile, ed in ogni modo incomoda; dopo 3|4 d'ora circa di locomozione alquanto fastidiosa, arriverà alla Stazione di Parigi (Lione). donde potrà riprendere la ferrovia.

Le Compagnie del Nord e di Parigi-Lione-Mediterraneo, per ovviare in parte a tale inconveniente, conclusero una Convenzione, in base alla quale i viaggiatori dei treni *express* provenienti dall' Inghilterra e diretti verso Marsiglia, Nizza e Cannes, non subiranno a Parigi alcun trasbordo. Le stesse vetture faranno il percorso da Calais alle diverse città del littorale mediterraneo, ed analogamente succederà pei treni diretti in senso contrario.

Ecco come è regolato il servizio, a partire da oggi:

Londra	partenza ore	7.35 ant.	—	8.— pom.
Parigi (Stazione di Lione)	arrivo	»	6.45 pom.	—	7.41 ant.
	partenza	»	7.20 »	—	8.55 »
Marsiglia	arrivo	»	10.44 ant.	—	11.47 pom.
	partenza	»	11.15 »	—	12.20 ant.
Nizza	arrivo	»	4.29 pom.	—	8.30 »
Pel ritorno:					
Marsiglia	partenza	»	10.45 ant.	—	11.28 pom.
Parigi (Lione)	arrivo	»	5.15 »	—	5 43 »
	partenza	»	6.05 »	—	6.10 »
Parigi (Nord)	arrivo	»	7.10 »	—	7.12 »
	partenza	»	7.40 »	—	7.45 »
Londra	arrivo	»	5.40 pom.	—	6.10 ant.

Non si potrebbe far profittare di questo vantaggio anche i viaggiatori che compiono il tragitto diretto dall' Italia all'Inghilterra, via Modane? Gli stessi treni di corrispondenza tra le due Stazioni di Parigi potrebbero benissimo servire allo scopo, in quanto che i treni diretti che fanno il tragitto dell'Italia (via Modane) arrivano e partono a Parigi (Lione) press'a poco alle stesse ore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — I simultanei incanti tenutisi il 4 corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 antimeridiane del 23 pur corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano, Novara e Como, simultaneamente alle seconde aste per l'appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino, diviso in 3 distinti lotti, come segue:

I. Oggetti diversi in acciaio e ferro pel complessivo importo di L. 500,000; II. Idem pel complessivo importo di L. 80,000; III. Idem pel complessivo importo di L. 107,000. Consegna entro 6 mesi alle Stazioni di Oleggio, Sesto Calende, Laveno e Luvino.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

Le cauzioni provvisorie sono fissate: pel I lotto in lire 25,500, pel II in L. 4,000, e pel III in L. 5,359; le cauzioni definitive in L. 50,000 pel I, lire 8,000 pel II, e lire 10,700 pel III; le une e le altre in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Treviso-Feltre-Belluno. — Leggesi nella *Gazzetta di Belluno*, in data del 6:

Il Ministro dei lavori pubblici ha dato ordine al signor ingegnere capo del Genio civile di sollecitare il compimento dei due ultimi progetti, già in corso di studio, Levada-Fener e Fener-Feltre.

In seguito a ciò, vennero delegati temporaneamente alla seconda sezione i due ingegneri addetti all'Ufficio di direzione, signori Monti e Barucco.

Ferrovie Romane. — L'Amministrazione delle strade ferrate Romane ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo per la deviazione della strada Tiburtina, nella località detta il Portonaccio, al chilometro quarto della ferrovia Roma-Firenze, e per la costruzione in quella località di un soprapassaggio, a fine di togliere l'attuale passo a livello.

Il detto progetto fu concretato in seguito ad intelligenze precorse fra l'Amministrazione ferroviaria e la Provincia di Roma, la quale, per la parte che poteva interessarla, ha già ammesso il progetto presentato.

Ferrovia Albano-Porto d'Anzio. — Il *Diritto* sa che il Ministero delle finanze, al quale fu sottoposto dal dicastero dei lavori pubblici, per l'esame di sua competenza, lo schema di Convenzione per la concessione della

costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata economica da Albano a Porto d'Anzio e Nettuno, nulla ha trovato da parte sua ad eccepire intorno ai patti fissati dallo schema di Convenzione predetto.

Tramvie e ferrovie in Piemonte. — La *Sentinella delle Alpi* è informata che il signor Berrier-Delaleu ha ceduto, previa l'autorizzazione degli azionisti, le tramvie Cuneo-Dronero e Cuneo-Saluzzo-Revello al ricco banchiere belga Coumont.

Intanto il signor Berrier si addosserebbe l'incarico della costruzione delle tramvie Revello-Barge e Moretta-Saluzzo per conto del signor Coumont. In proposito vertono trattative.

Il sig. Coumont, in seguito al contratto col signor Berrier, intende di fondere le Società in una sola, sotto la sua intelligente direzione.

— Domenica scorsa aveva luogo a Mondovì l'inaugurazione ufficiale della nuova tramvia, che da quella città conduce al famoso Santuario di Vicoforte, e quindi al Comune di San Michele.

La strada è ripida, è tortuosa, ma il panorama è stupendo. La piccola locomotiva dell'Henscel e Sohn, di Cassel, fa veri miracoli di trazione, e si spinge arditamente attraverso la montagna.

Una galleria si trova quasi a metà strada da San Michele, ed è lunga 170 metri. Non solo la tramvia passa comodamente, ma vi possono transitare anche carri e *pedoni*. La traversata si compie, senza il menomo inconveniente.

La tramvia, solidamente costrutta dagl'impresarii fratelli Del Vecchio, misura 11 chilometri. I progetti vennero fatti dall'ing. Soldati.

Le vetture sono del Locati di Torino.

Al pranzo dato in San Michele ai 320 convitati non mancarono i discorsi ed i brindisi d'occasione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 9 scrive:

Una terza parte dell'armamento della linea, incominciata dalla parte meridionale, è completa nel gran tunnel del Gottardo. Per la fine di dicembre esso sarà terminato in tutto il tunnel.

Notizie officiali recano che la Direzione della Ferovia del Gottardo ha abbandonato l'idea di illuminare il tunnel per mezzo della luce elettrica, siccome troppo costosa ed inutile; le carrozze saranno illuminate col gas.

Le due prime locomotive per la Ferrovia del Gottardo N. 11 e 12, provenienti dalla *Fabbrica svizzera di locomotive* in Winterthur, sono giunte giovedì scorso a Lucerna, donde proseguiranno per la loro destinazione. Queste macchine, la cui costruzione presenta la massima solidità, hanno un peso lordo di oltre 11.5 tonnellate, ed il servizio postale sul San Gottardo cessando prossimamente, saranno adoperate fino all'apertura dell'intera linea al servizio del gran tunnel. In seguito poi queste locomotive saranno impiegate al servizio del tronco secondario Locarno-Cadenazzo.

— La Direzione della ferrovia del Gottardo, così incaricata dal Consiglio d'amministrazione, ha, secondo l'*Urner Ztg.*, nominato ingegnere in capo dell'esercizio, dall'istante in cui cessa di rimanere in funzioni il signor ing. in capo Bridel, il sig. Bechtle, ingegnere di sezione in Wassen. Lo stesso assumerà fin d'ora alcune funzioni della sua nuova carica. Il sig. Bechtle ha già occupato una simile posizione nella ferrovia del Brennero.

Ferrovie Svizzere. — Secondo il *Bund*, il primo treno di strada ferrata in Isvizzera munito di freni continui (sono organizzati in modo che ogni viaggiatore può metterli in azione in caso di accidente) (*V. sopra il nostro articolo sui Freni continui*) circola ora ogni giorno sulla linea Berna-Chaux-de-Fonds e viceversa. Un secondo treno dello stesso genere sarà prossimamente messo in circolazione sulla linea della Giura-Berna-Lucerna, e senza dubbio questo esempio sarà seguito da altre Compagnie.

Il *Bund* apprende che le Amministrazioni dell'Unione svizzera, del Gottardo, della Centrale, non che la Conferenza dei maestri meccanici delle Ferrovie svizzere si sono occupati dei lavori preparatorii, in vista dell'introduzione del sistema di freni perfezionati.

Ferrovie dell'Anatolia. — Si ha da Costantinopoli che il ministro dell'interno, Mahmud Nedin pascià, propose, nel Consiglio dei Ministri, di occupare nei lavori della ferrovia dell'Anatolia la popolazione indigena. Egli si richiama poscia ad un'antica legge, che obbliga la popolazione indigena ai lavori pubblici per sei giorni all'anno. Calcolandosi la popolazione dell'Anatolia a due milioni di anime, ne verrebbe un lavoro annuo di dodici milioni d giorni. Con ciò si renderebbe possibile il sollecito compimento della ferrovia progettata.

Notizie Diverse

Nuovo personale tecnico per le Ferrovie dell'Alta Italia. — Il Consiglio d'amministrazione ha pubblicato il seguente Avviso:

Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito d'aprire esami per l'ammissione di Ingegneri-allievi nel personale tecnico delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Coloro che potranno prendere parte a questo concorso dovranno:

1.° Alla data del 1.° gennaio 1882 non avere oltrepassata l'età di 30 anni, e 33 se hanno prestato servizio militare a norma del Regolamento (*), esclusa qualsiasi eccezione;

2.° Essere di sana e robusta costituzione fisica, da constatarsi da un Ispettore sanitario dell'Amministrazione, *prima dell'ammissione agli esami*;

3.° Avere tutti gli altri requisiti voluti dal Regolamento sul personale, attualmente in vigore.

Gli aspiranti ai suddetti posti dovranno far pervenire al Consiglio d'amministrazione, non più tardi del 15 dicembre p. v., una regolare istanza in carta semplice, corredata dei seguenti documenti:

a) Estratto autentico dell'atto di nascita;

b) Certificato di buona condotta rilasciato dall'Autorità municipale, che non dati da più di un mese e che porti la indicazione dello stato civile;

c) Fedina criminale, rilasciata dal Tribunale civile e correzionale del luogo di nascita, e che non dati da più di un mese;

d) Diploma d'Ingegnere rilasciato da una Scuola d'applicazione per gli Ingegneri o dall'Istituto tecnico superiore di Milano. Però per quelli che, avendo ultimato il corso in questo anno, non avessero ancora avuto il definitivo diploma d'Ingegnere, si ammette eccezionalmente la presentazione del certificato provvisorio di laurea, formalmente rilasciato dagli Istituti presso cui ultimarono gli studii;

e) Specificazione degli Istituti e scuole presso le quali l'aspirante percorse gli studii stessi;

f) Attestati speciali degli esami sostenuti presso le Università, e presso le Scuole od Istituti sopraindicati;

g) Certificato della pratica eventualmente fatta.

Gli aspiranti ex-militari, oltre ai suddetti documenti, dovranno presentare:

(*) Art. 21. — Il personale provvisorio è scelto fra i candidati di età non minore di 18, nè maggiore d'anni 30 . . . viene data la preferenza ai . . . . . . militari congedati, i quali anzi possono essere ammessi in servizio fino ai 33 anni compiuti, purchè il loro congedo non dati a oltre due anni.

In base a questo articolo, chi non riescse fra i primi 14 e non venisse chiamato in servizio prima ne raggiunga il limite di età stabilito, non potrà più essere assunto in servizio, esclusa qualsiasi eccezione.

h) Il congedo militare ottenuto, corredato dal certificato di buona condotta, sa trattasi di *congedo assoluto*, e dall'estratto matricolare (Mod. 10) se trattasi invece di *congedo illimitato*.

Gli aspiranti che non furono militari dovranno invece presentare:

i) Il *certificato d'esito di leva*.

Ai documenti sopra specificati, di obbligatoria presentazione, gli aspiranti potranno aggiungere i seguenti, dei quali sarà tenuto conto nel giudizio di merito:

k) Un esemplare delle opere, o memorie, enventualmente pubblicate;

l) Disegni di costruzione e di macchine, purchè firmati da professori e col visto del Direttore della Scuola d'applicazione o dello Istituto tecnico superiore di Milano, per far prova che sono veramente opere di chi li presenta;

m) Ogni altro documento che il ricorrente credesse di produrre a suo favore.

Le istanze dovranno essere scritte di pugno del concorrente, il quale, dopo la firma, indicherà chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avessero a fargli, e scriverà l'elenco dei documenti presentati a corredo dell'istanza stessa. Non sarà tenuto conto delle istanze e dei documenti che arrivassero a questa Amministrazione con timbri postali di spedizione posteriore al 15 dicembre p. v.

Quelli fra i concorrenti che dalla ispezione dei documenti esibiti risulteranno ammissibili, saranno chiamati agli esami mediante lettera indirizzata a ciascuno d'essi, nella quale sarà indicato il giorno in cui incomincieranno gli esami stessi, i quali avranno luogo a Milano non prima della metà del gennaio 1882.

Gli esami saranno *scritti* ed *orali*, e vertiranno sulle questioni principali delle seguenti materie:

PER L'ESAME SCRITTO

Costruzioni — Meccanica applicata — Idrometria — Strade ferrate — Macchine a vapore.

PER L'ESAME VERBALE

Le dette materie e inoltre *Tecnologia del calore — Metallurgia specialmente del ferro e dell'acciaio — Topografia — Delle Servitù stabilite dalla legge e specialmente di quelle riguardanti le Ferrovie.*

I quattordici aspiranti, che nel complesso degli esami riporteranno il maggior numero di punti di merito, verranno assunti immediatamente nella qualità di *Ingegneri-Allievi provvisorii*, colla retribuzione giornaliera di L. 5.

Gli altri aspiranti, che faranno seguito ai suddetti, fino a quel punto della graduatoria che l'Amministrazione troverà opportuno di stabilire, saranno poi assunti in servizio, per ordine di merito (tenuto peraltro conto, sopra proposta della Direzione, anche dei servizii eventualmente già prestati presso l'Amministrazione), a misura dei bisogni della medesima, avvertendo che nell'anno 1882 detti bisogni presumibilmente ascenderanno a 25 posti.

Si prevengono poi gli aspiranti:

1. Che non si terrà conto alcuno delle domande per impiego che fossero già state presentate ad un Ufficio qualunque dell'Amministrazione; e che, quanto ai documenti, benchè sia a ritenersi che per le disposizioni date siano già stati restituiti, dovrà essere cura degli aspiranti stessi di provvedere al ricupero di quegli atti, per unirli alla nuova istanza che ora presentassero;

2. Che ai candidati ammessi all'esame sarà concesso, per recarsi dalla loro residenza alla sede del concorso, un biglietto di viaggio in seconda classe a metà prezzo con pagamento d'imposta, e ciò sia pel primo viaggio, sia per gli altri che per avventura dovessero compiere per ragione degli esami, beninteso sempre per la stessa percorrenza e dentro i limiti della rete dell'Alta Italia;

3. Che le istanze ed i documenti potranno anche esser consegnati al Capo della Stazione delle Ferrovie Alta Italia più vicina alla residenza dell'aspirante; e che il Capo Stazione dovrà rilasciarne apposita ricevuta e spedirli al Consiglio d'amministrazione con lettera di porto in servizio.

Milano, 4 *novembre* 1881.

Il Presidente A. BLUMENTHAL

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Diritto* del 10:

Ieri si riunì in Campidoglio la Commissione municipale edilizia per esaminare i progetti dei grandi fabbricati da costruirsi sulla piazza Vittorio Emanuele.

I progetti sono bellissimi, e sono stati redatti per quattro fabbricati simmetrici, che dovranno sorgere alla estremità dei lati maggiori dall'egregio ingegnere cav. Giulio Podesti; per due fabbricati pure simmetrici, che sorgeranno nel centro di questi lati maggiori, dall'ing. Kock; e finalmente per i due fabbricati che saranno costruiti nel lato minore, dall'architetto sig. Riggi.

Ogni fabbricato possiede un grandioso portico, e si compone di cinque piani d'abitazione. Essi rassomigliano molto, per le dimensioni, ai due importanti fabbricati costruiti dalla Società dell'Esquilino di fronte alla Stazione della ferrovia dalla parte dell'arrivo.

I signori Marotti e Frontini hanno preso impegno di costruire tutta la piazza in 6 anni, ma è molto probabile che questo tempo sarà, anche nel loro interesse, di molto abbreviato.

La Commissione approvò tutti i progetti, portandovi solo alcune lievi modificazioni.

Bonifiche ferraresi. — Si ha da Ferrara, 7:

Il comm. Francesco Cirio ha domandato al Governo la concessione di quattromila ettari nel territorio delle Gallare, che intende tramutare in un modello di produzioni agricole. Ha pure domandato mille forzati da impiegarsi nei lavori. Il ministro Berti ha già mandato sul luogo un ingegnere delle miniere per istudiare l'attuabilità dell'impresa.

Canale nel Cremonese. — A Cremona si occupano seriamente di migliorare coll'irrigazione le proprie campagne; ed ora vennero presentati alla Prefettura di Milano ed al Ministero del lavori, affinchè sieno presi in esame, due progetti di canali dall'Adda, per giudicare quale sia il migliore. Si spera quindi che le trattative, da tanto tempo incoate sull'argomento, saranno ben presto riprese, e che, venendo uno dei due progetti appoggiato, tutta la provincia di Cremona ne abbia a godere il felice risultato.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 4 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 2 corr.), la Società per le operazioni di credito ordinario, anonima per azioni al portatore, sedente in Chieri (prov. di Torino), col titolo di *Banca commerciale agricola di Chieri*, col capitale nominale di L. 150,000, diviso in 1500 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 3 d.° mese (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma col titolo di *Società generale italiana di Telefoni ed applicazioni elettriche*, co capitale nominale di L. 5,000,000, diviso in 50,000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorribili dal 1° gennaio 1882, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima sedente in Napoli col titolo d'*Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche*, portandolo da L. 1,500,000 a L. 2,500,000, mediante emissione di 3000 nuove azioni da L. 250 ciascuna.

Ufficii postali. — La Direzione generale delle Poste annuncia che col 1° novembre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Arquà Polesine (provincia di Rovigo); Castelnuovo Belbo (prov. di Alessandria); Cavè (prov. di Roma); Gallina (provincia di Reggio di Calabria); Melissa (prov. di Catanzaro).

Servizio dei pacchi postali. — Fra i molti quesiti che, rispetto al nuovo servizio dei pacchi postali furono fatti alla Direzione generale delle poste, sono notevoli le seguenti dichiarazioni:

1. Le carte manoscritte, quando non abbiano il carattere di corrispondenza, le opere periodiche e le stampe escluse

dalla privativa postale, possono essere spedite nei pacchi postali.

2. Le merci preziose possono spedirsi nei pacchi senza dichiarazione di valore, non assumendo l'Amministrazione, in caso di smarrimento, altra responsabilità che quella indicata dalla legge.

3. Che i bollettini di spedizione, coi quali si accompagnano i pacchi dall'estero all'interno del regno, non devono essere sottoposti dagli Uffizii doganali alla tassa di bollo.

4. Che i pacchi diretti ai sott'ufficiali e soldati dell'esercito e dell'armata, che per ragioni di servizio trovansi lontani dalla residenza del Corpo, non devono essere colpiti dalla nuova tassa di rispedizione, nel caso che dalla sede del Corpo debbano i pacchi essere rispediti alla nuova residenza dei destinatarii.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 13 settembre scorso (*Gazz. Uff.* del 7 corr), agl'individui e Comuni indicati nell'unito elenco è concessa facoltà di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 5 concessioni d'acqua per *forza motrice* (prov. di Belluno, Bergamo, Roma, e 2 sotto-pref. di Biella); 3 concessioni d'acqua per *irrigazione* (1 Udine, 2 Padova); 2 concessioni d'acqua per usi *domestici* o *industriali* (1 Como, 1 Padova); e 2 concessioni *per occupazione di spiaggia* (1 Como, 1 sotto-pref. Varese).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, esperimentarono anch'essi quanto fosse poco propizia alle transazioni l'aria che dominava il mercato, e pochi si occuparono di essi. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono stentatamente tra il 470 al 468.50; le Obbligazioni appena accennate col prezzo di L. 275; i Boni con quello di 537.

Le Sarde, della serie A, quotate a 273 e 272; quelle della serie B a 276.50; le nuove a 274.

Le Azioni Ferrovie Ramane a 142. E nominali rimasero le Palermo Trapani a 279.50; quelle di seconda emissione a 282; le Centrali Toscane a 456; le Pontebbane a 458; le Meridionali austriache a 289.

La Borsa di Parigi non ebbe favore maggiore per le Lombarde, che scesero da 326 a 300: nè per le Obbligazioni relative tenute a stento tra il 285 al 284; stazionarie le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 280 circa; le Azioni Ferrovie Romane a 135; sempre dimenticate le Obbligazioni.

CONVOCAZIONI

Società anonima Miniere di Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Genova (piazza Vigne, 4), per la relazione del Consiglio, pel rendiconto al 30 giugno 1881, per la nomina dei revisori dei conti e della metà dei consiglieri uscenti per sorteggio.

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di alzamento e rinfianco dell'arginatura destra e sinistra del Reno, pel tronco compreso fra gl'idrometri Boncunvento e Canalazzo nei Comuni di Argelato, Argile e Sala Bolognese, per il presunto importo di L. 59,950. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000 in numerario o biglietti di B. N.

— Il 25 d°. mese, presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che all'interno del Comune di Pietrapertosa si congiunge alla provinciale Corleto-Trisarico, della lunghezza di m. 5714, in diminuzione della somma di L. 84,121.12, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3500, cauzione definitiva L. 9500, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della strada comunale obbligatoria da Tarsia all'omonima Stazione ferroviaria, della lunghezza di m. 4828.70, per il presunto importo di L. 54,093.56 Deposito interinale L. 5000, cauzione definitiva L. 10,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria, dalla piazza di Acerno al confine di Montecorvino Rovella, della lunghezza di m. 9546, in diminuzione dell'importo di L. 83,527.79, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 d°. mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di un magazzino a polvere, della capacità di 100,000 chilog., da erigersi in regione Palliari a sinistra della strada militare da S. Bartolomeo a Pitelli, per il presunto importo di L. 65,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 6500 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 dª. mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento della scogliera del Ronciglio nel porto di Trapani, per la presunta somma di lire 143,438.28. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 1,000, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori d'ampliazione e sistemazione del porto di Porto Torres, in diminuzione della somma di L. 2,013,679.29, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 120,000, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori di trasformazione e riordinamento della batteria da costa S. Pietro in Venezia, in diminuzione dell'importo di L. 344,885.92, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 375 giorni. Deposito interinale L. 28,000, cauzione definitiva L. 37,200, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà pure al definitivo deliberamento dell'appalto della trasformazione del fronte a mare del forte Alberoni in Venezia, in diminuzione dell'importo di L. 156,440.84, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito interinale L. 13,000, cauzione defintiva L. 17,000, ambedue come sopra.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Francavilla a Lama dei Peligni, compreso fra l'abitato di Palombaro e la provinciale Frentana, della lunghezza di m. 16,533.85, per la presunta somma di L. 277,617. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale lire 14,000, e cauzione definitiva come sopra.

— Il 30 detto mese, presso l'Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour) in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria del diramatore Quintino Sella, dei suoi sub diramatori, del Canale Casalese, e delle rispettive attinenze e dipendenze, ripartitamente in 4 lotti numerati dal V all'VIII, e dell'importo rispettivo: V. L. 8,300; VI L. 27,500; VII L. 7,600; VIII L. 22,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 a tutto dicembre 1883. Deposito cauzionale rispettivamente: L. 830; 2750; 760; 2200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Ancona, si procederà all'appalto per la costruzione di una batteria detta del Telegrafo a nord-ovest del forte Cappuccini in Ancona, per il presunto importo di L. 107,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale lire 10,760 come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione della tettoia metallica per la Rimessa-locomotive della Stazione di Larino.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

SOCIETÀ RIUNITE

FLORIO E RUBATTINO

È convocata d'urgenza in Roma, nel locale della *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano*, via Due Macelli, n. 79, alle ore 2 pomeridiane del giorno 28 corrente, l'Assemblea generale prescritta dall'articolo 136 del Codice di commercio, per deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione dei promotori;
2. Deliberazioni analoghe in base alla legge di fusione delle Società Rubattino e Florio 23 luglio 1881, n. 399, serie 3ª, all'atto costitutivo della Società ed annesso statuto in data 4 settembre 1881, nei rogiti del notaro Giuseppe Balbi, di Genova, ed al disposto degli articoli 134 e 136 del Codice di commercio;
3. Nomina dell'amministratore del compartimento di Genova, in surrogazione del compianto comm. Raffaele Rubattino;
4. Nomina dei consiglieri di amministrazione e dei membri dei Comitati compartimentali di Genova e Palermo.

Avranno diritto di concorrere all'Assemblea tutti gli Azionisti i quali abbiano depositato cento Azioni, o certificati di Azioni cento.

Gli Azionisti della Società R. Rubattino e C. hanno diritto all'Assemblea depositando le Azioni della Società stessa.

Gli azionisti della Società I. e V. Florio e C., ed i nuovi Azionisti depositeranno una dichiarazione constatante il numero di Azioni per cui partecipano alla nuova Società.

Il deposito delle Azioni è fatto e ricevuto a

Roma, Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
Firenze, idem idem
Torino, idem idem
Genova, R. Rubattino e C.;
Palermo, I. e V. Florio e C.;
Milano, Banca di Credito Italiano;

Il termine utile a fare il deposito spira con tutto il giorno 26 corrente.

Roma, 11 novembre 1881.

I Promotori.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del CAFFÈ e BUFFET annesso alla Stazione di ALESSANDRIA.

Col giorno 31 *Dicembre p. v.* venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso **CAFFÈ** e **BUFFET** con annesso alloggio alla Stazione di **ALESSANDRIA**, si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei detti locali, alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa Rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 10 dalla data del presente Avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'Asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi — Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, ogni concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in *Milano, Corso Magenta, N.* 24, oppure del Capo di una delle Stazioni sottoindicate, comprovante d'aver egli personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, depositata la somma di Lire **800** in danaro od in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Le Stazioni autorizzate a ricevere tali depositi sono le seguenti:

Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Casale, Como, Cremona, Ferrara, Firenze, Gallarate, Genova P. P., Ivrea, Lecco, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Monza, Mortara, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pinerolo, Pisa, Pistoia, Reggio, Savona, Spezia, Torino P. N., Treviso, Udine, Venezia, Verona P. V., Vicenza, Voghera.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo della *Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate Alta Italia in Milano* in piego suggellato diligentemente a ceralacca, portante su ambedue le facce la seguente soprascritta: « *Offerta per l'affitto dei locali ad uso CAFFÈ e BUFFET della Stazione di ALESSANDRIA* », ed in modo e tempo che le pervengano non più tardi del giorno 24 Novembre andante. — Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa che dovranno essere richiesti o a questa Direzione dell'Esercizio, od alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario ed alle altre due Ditte, che dopo di lui ebbero a fare offerta migliore. — Tale deposito poi non sarà restituito al definitivo aggiudicatario se non dopo ch'esso avrà effettuato il deposito di cauzione, ed alle altre due Ditte migliori offerenti sarà restituito tostochè sia reso esecutorio il contratto.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 26 *Novembre corrente*, alle ore 2 pomeridiane, presso la Direzione dell'Esercizio in Milano e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 Novembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

AVVERTENZA. — Ad opportuna norma degli aspiranti si porta a notizia il disposto dell'Articolo 13 del contratto coll'attuale Conduttore, del seguente tenore:

Articolo 13. — « Quando il locatario o per lo spirare della locazione o per qualunque altro motivo dovesse rinunciare al suo contratto, sarà tenuto a cedere al nuovo Cessionario scelto dalla Società, ed ai prezzi dell'estimo che sarà fatto da un perito scelto di comune accordo delle parti interessate, tutti indistintamente i mobili, servizii, attrezzi, ecc., di sua proprietà esistenti nel Caffè ».

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione del Fabbricato Viaggiatori, delle Latrine e del piazzale esterno alla Stazione di Talamone, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 3 Novembre andante al N. 5321 ed al quale sono uniti 4 disegni, sarà ostensibile dal dì 9 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 1.a Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Le offerte dovranno essere redatte in carta da bollo da una lira e presentate alla Direzione Generale non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 20 corrente in buste suggellate sulle quali, oltre la firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo dei lavori da eseguirsi alla Stazione di Talamone.

Insieme all'offerta i concorrenti dovranno trasmettere un Certificato d'idoneità rilasciato da un Ingegnere Capo del Genio Civile o di un Ufficio Tecnico Provinciale.

Saranno però esonerati dalla presentazione di tale certificato quei concorrenti che hanno in accollo dei lavori in corso sulle linee Sociali.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 7 Novembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di
DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona
DELLA DITTA
GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Sue e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Sue, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 23 Novembre 1881. N. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60 »

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 46).

Il capo II dei *Cenni* sui diversi Servizii riguarda il *Materiale e Trazione.*

Il materiale mobile entrato in servizio od uscitone nel 1880 si rileva dal seguente prospetto:

INDICAZIONE DELLE FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	entrate in servizio.	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento, o diminuzione.	entrate in servizio.	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento, o diminuzione.	entrati in servizio.	demoliti, venduti o messi fuori servizio	aumento o diminuzione.
Alta Italia.....	15	18	— 3	40	2	+38	294	64	+230
Romane.........	3	1	+ 2	40	9	+31	»	19	— 19
Meridionali....	»	»	»	»	4	— 4	103	3	+100
Calabro-Sicule	6	»	+ 6	11	»	+11	68	»	+ 68
Sarde...........	6	»	+ 6	9	»	+ 9	80	»	+ 80
Totali.....	30	19	+11	100	15	+85	545	86	+459

La provenienza del suddetto materiale entrato in servizio si rileva dal prospetto seguente:

INDICAZIONE DELLE FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio
Alta Italia.....	9	6	15	40	»	40	144	150	294
Romane.........	»	3	3	40	»	40	»	»	»
Meridionali....	»	»	»	»	»	»	»	103	103
Calabro-Sicule	»	6	6	11	»	11	68	»	68
Sarde...........	»	6	6	»	9	9	47	33	80
Totali.....	9	21	30	61	9	100	259	286	545

Il materiale mobile in costruzione al 31 dicembre 1880 rilevasi dal seguente prospetto:

INDICAZIONE DEL MATERIALE	ALTA ITALIA	ROMANE	MERIDIONALI	CALABRO-SICULE	SARDE
Macchine locomotive.					
Locomotive a ruote libere	»	»	»	»	»
Id. a 2 assi accoppiati . .	11	6	»	»	»
Id. a 3 asci accoppiati . .	26	12	»	12	6
Id. a 4 assi accoppiati . .	11	»	»	»	»
Totali . . .	48	18	»	12	6
Treni Belpaire	2	»	»	»	»
Vetture da viaggiatori.					
Vetture di 1ª classe	30	»	»	»	»
Id. miste di 1ª e 2ª classe . .	45	20	»	»	9
Id. di 2ª classe	»	»	»	»	»
Id. di 2ª e 3ª classe	»	»	»	»	5
Id. di 3ª classe	54	»	»	»	17
Totali . . .	129	20	»	»	31
Vagoni da merci e bestiame.					
Bagagliai	60	»	»	»	7
Vagoni coperti	700	200	»	»	15
Id. scoperti	150	200	»	»	»
Id. diversi	»	5	»	»	»
Totali . . .	910	405	»	»	22

Il detto materiale in costruzione è ripartito come segue:

INDICAZIONE DELLE FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine nazionali	Officine estere	Totale	Officine nazionali	Officine estere	Totale	Officine nazionali	Officine estere	Totale
Alta Italia.......	16	32	48	129	»	129	710	200	910
Romane...........	12	6	18	20	»	20	405	»	405
Meridionali......	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Calabro-Sicule..	12	»	12	»	»	»	»	»	»
Sarde..............	»	6	6	31	»	31	22	»	22

Nei suddetti *Cenni* sono pure indicate le singole officine nazionali ed estere, a cui si riferiscono le cifre suesposte; noi però dobbiamo limitarci alle indicazioni generali, che più particolarmente possono interessare ai lettori.

Per le ferrovie dell'Alta Italia, per far fronte alle cresciute esigenze del traffico, ed in seguito al ritardo frapposto dai nostri Stabilimenti nelle forniture loro conmesse, si dovettero noleggiare all'estero, durante l'ultimo trimestre, 10 locomotive a 4 assi accoppiati, e 500 carri da merci, dei quali 352 coperti e 148 scoperti.

Le nostre Amministrazioni ferroviarie non mancarono però di sollecitare l'entrata in servizio del materiale mobile che trovavasi in costruzione al 31 dicembre 1880, e di commetterne di nuovo per corrispondere ai bisogni del traffico. La situazione del materiale mobile in esercizio ed in costruzione al 1° luglio 1881 rilevasi dal prospetto seguente:

INDICAZIONE delle linee e del materiale	QUANTITA' in servizio al 31 dicembre 1880	QUANTITA' in servizio al 1.o luglio 1881	Aumento al 1.o luglio 1881	In costruzione al 1.o luglio 1881	TOTALE in servizio e costruzione al 1 luglio 1881
Macchine locomotive.					
Alta Italia	(1) 753	780	27	30	810
Romane	255	261	6	36	297
Meridionali . . .	226	231	5	15	246
Calabro-Sicule . .	134	135	1	11	146
Sarde	22	28	6	»	28
Totali . .	1,390	1,435	45	92	1,527
Vetture da viaggiatori					
Alta Italia	(2)2,214	2,228	14	115	1,343
Romane	901	(2) 903	2	20	923
Meridionali . . .	645	625	»	»	645
Calabro-Sicule . .	480	483	3	60	543
Sarde	65	96	31	»	96
Totali . .	4,305	4,355	50	195	4,550
Vagoni da merci e bestiame.					
Alta Italia	14,955	15,227	322	852	16,079
Romane	3,739	3,767	28	860	4,627
Meridionali . . .	3,357	3,358	1	706	4,064
Calabro-Sicule . .	1,599	1,599	»	491	2,090
Sarde	291	387	96	»	387
Totali . .	23,891	24,338	447	2,909	27,247

(1) Comprese 3 locomotive Krauss e 5 carrozze speciali per servizii economici.
(2) Comprese 2 carrozze speciali per servizii economici.

Il materiale in costruzione al 1° luglio 1881 trovavasi poi ripartito come segue:

INDICAZIONE DELLE FERROVIE	LOCOMOTIVE Officine nazionali	LOCOMOTIVE Officine estere	LOCOMOTIVE Totale	VETTURE Officine nazionali	VETTURE Officine estere	VETTURE Totale	VAGONI Officine nazionali	VAGONI Officine estere	VAGONI Totale
Alta Italia	3	27	30	115	»	115	852	»	852
Romane	24	12	36	20	»	20	860	»	860
Meridionali	»	15	15	»	»	»	»	706	706
Calabro-Sicule ..	11	»	11	60	»	60	491	»	491
Sarde	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totale...	38	54	92	195	»	195	2203	706	2909

Fra il detto materiale non figurano però due treni Belpaire pel servizio economico sulle Ferrovie dell'Alta Italia, commessi alla Società costruttrice di Malines.

Il numero medio delle macchine addette al servizio attivo presso i varii depositi, durante il 1880, fu di 638 al giorno sulle Ferrovie dell'Alta Italia, e di 168 sulle Ferrovie Romane; e di esse in servizio dei treni ordinarii 485 sull'Alta Italia e 153 sulle Romane.

Il numero medio degl'individui autorizzati a condurre locomotive fu di 720 per l'Alta Italia e di 285 per le Romane. Di questi, 544 per l'Alta Italia e 203 per le Romane erano macchinisti effettivi; gli altri erano fuochisti funzionanti da macchinisti a seconda del bisogno. In media giornaliera sulle Ferrovie dell'Alta Italia erano in servizio 635 guidatori di locomotive, ognuno dei quali effettuò una percorrenza media annua di 40,800 chilometri.

Le scuole degli allievi fuochisti, destinate ad avviare gli operaj nella carriera di macchinista, furono nel 1880 frequentate da 123 individui per l'Alta Italia e da 35 per le Romane. Sull'Alta Italia, 112 allievi si presentarono agli esami, e 97 li superarono felicemente.

Per le altre reti, non si hanno ancora i dati statistici relativi.

(*Continua*).

FERROVIA DA COLLE DI VAL D'ELSA
A POGGIBONSI

La *Gazz. Uff.* del 19 corr. ha pubblicato il R. Decreto, in data 24 settembre scorso, con cui fu approvata la Convenzione stipulata il 29 luglio 1881 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor avv. cav. Cesare Ceramelli per il Comune di Colle di Val d'Elsa, per la concessione a questo Comune medesimo della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata ordinaria da Poggibonsi a Colle di Val d'Elsa.

Ecco il testo della Convenzione:

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia ordinaria da Colle di Val d'Elsa a Poggibonsi (chilometri 7.580).

Quest'oggi venerdì 29 del mese di luglio 1881, in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici,

Fra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Comune di Colle di Val d'Elsa, rappresentato dal proprio sindaco signor avv. cav. Carlo Ceramelli, come da deliberazione di quella Giunta comunale in data 20 luglio 1881, qui unita sotto il numero 1,

Fu convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. Il Governo accorda al Comune di Colle di Val d'Elsa la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ordinaria da Colle di Val d'Elsa a Poggibonsi che il Comune medesimo si obbliga a costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti; nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), è commisurato alla spesa prevista per costruire la linea predetta a sezione ridotta, giusta il progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 10 agosto 1880, n. 1702, e colle riduzioni di prezzo ed economie in detto voto accennate.

L'ammontare di tale concorso è stabilito, colle norme dell'art. 11 della predetta legge, nella somma di L. 803,480, compreso il materiale mobile, sul costo totale di L. 1,212,800, corrispondenti a L. 160,000 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, la quale misura una lunghezza di metri 7,580.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto della spesa a carico dello Stato e di quella a carico del Comune concessionario, coi criterii dell'art. 11 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea predetta e relativo materiale mobile, come se la ferrovia fosse costruita a sezione ridotta.

La spesa minore, che potrà risultare in confronto del costo totale di L. 1,212,800, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo, come sopra fissato in lire 803,480, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il Comune concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti, coi criterii dell'articolo 11 della legge predetta, sullo ammontare dolla somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 803,480 come sopra stabilito.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in sei anni, a decorrere dal 1882, perchè così d'accordo convenuto, ed in sei annue rate uguali senza interessi.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. Baccarini.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. Magliani.
Il Rappresentante del Comune di Colle di Val d'Elsa,
Carlo Ceramelli.
Augusto Barazzuoli, Zugaro Achille, *testimoni*.

(Segue il Capitolato, conforme ai precedenti).

IL DISASTRO DI SARZANA

La *Gazzetta Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il *Verbale d'inchiesta* relativo allo sviamento del treno 37, avvenuto verso le ore 3 ant. del giorno 22 ottobre p. p. sulla tratta Sarzana-Avenza, e precisamente fra i caselli N. 99 e 100.

La Commissione era composta, come abbiamo già annunciato del Commissario governativo commendatore G. Bussi, del Capo del Servizio del Materiale e della Trazione cav. Kossuth, del Capo del Servizio della Manutenzione e dei lavori comm. Mantegazza, del Capo del Servizio del Traffico comm. Boselli, e dell'ispettore ing. Venturini quale segretario.

Il suddetto Verbale, fatto nella Stazione di Sarzana il 25 detto mese, contiene anzitutto una parte descrittiva del fatto e delle dolorose sue conseguenze, che noi crediamo di poter omettere per brevità, limitandoci a riferire la parte relativa agli apprezzamenti sulle cause del disastro, ed ai provvedimenti da adottarsi per l'avvenire su quella linea.

Ecco le parole del Verbale :

.... Lo stato sconvolto e la distruzione parziale del binario, nonchè i gravi guasti di gran parte dei veicoli, non permettono che si possa determinare in modo positivo quale sia stata la causa che ha provocato il disastro.

Entrati nel campo degli apprezzamenti, i membri componenti la Commissione non si sono trovati pienamente d'accordo in proposito. Il comm. Bussi ritiene che il disastro possa essere spiegato nel modo che segue :

Il treno essendo assai pesante, trainato da due locomotive per eccedenza di peso, di una lunghezza notevole, e condotto con una velocità anche considerevole, secondo le prescrizioni dell'orario, sopra una salita del 6 0[00, devono essersi verificati notevoli sforzi negli apparecchi di trazione dei veicoli, da impedire nella parte anteriore del treno il contatto dei respingenti, quand'anche fosse stato regolare l'agganciamento dei medesimi; ciò che deve aver favorito sensibilmente le oscillazioni orizzontali, che naturalmente si verificano nell'andamento del treno.

Questa oscillazione non trovando nella strada sufficiente resistenza per lo stato imperfetto in cui si trovava, vuoi per essere ancora incompleto l'inghiaiamento (vedi deposizioni del personale di manutenzione), vuoi per la natura fangosa del medesimo, vuoi per essere stato smosso per recenti riparazioni, vennero le oscillazioni del treno maggiormente favorite; e queste, fatte violente, causarono lo spostamento e sconquassamento del binario stesso, e quindi il fuorviamento del treno. Questo fuorviamento avrebbe poi prodotto, come si disse di sopra, il distacco della parte anteriore del treno e l'arresto repentino della parte posteriore, la quale, per la reazione dei suoi respingenti e l'impeto acquistato, cagionò la dispersione dei veicoli nel modo indicato nello schizzo allegato.

Su questa apprezzazione non si trovò però d'accordo il commendatore Mantegazza, ingegnere in capo della manutenzione e lavori; il quale, constatato il fatto incontrovertibile che le due locomotive in doppia trazione, coi primi tre veicoli rimorchiati, rimasero illesi sul binario e poterono proseguire la loro marcia, mentre non esclude che i veicoli della coda del treno, così potentemente cimentato dalle oscillazioni orizzontali dovute alle cause suesposte, abbiano potuto produrre degli sforzi poderosi ed eccessivi, incompatibili colla resistenza orizzontale del-

l'armamento nella tratta in cui avvenne il disastro, dichiarò doversi assolutamente e razionalmente ammettere l'altra ipotesi, che il movimento oscillatorio suaccennato, nei punti precedenti ove il binario seppe resistere, abbia, in forza delle conseguenti forti reazioni, prodotto negli organi di qualche veicolo guasti o deformazioni tali da mettere il veicolo stesso in condizioni pericolosissime di viabilità; e che il disastro possa esser dipeso dal non funzionamento degli organi stessi, avvenuto poco prima del luogo dove esso disastro è successo.

Il sig. commendatore Boselli, capo-traffico della 3ª divisione, ed il ff. di ingegnere in capo del materiale e della trazione, sig. ingegnere Kossuth, si accostano all'opinione del sig. comm. Bussi. Il prefato sig. ing. Kossuth contrappone che nessun fatto venne a sua conoscenza, nè da escludere, nè da confermare l'ipotesi dell'ingegnere in capo della manutenzione e lavori. Tuttavia, avendo attinto dalle condizioni del treno l'opinione che lo svio avvenne in quella parte del treno ove se ne ebbe lo spezzamento, cioè fra la vettura *salon* N. 2821 e la vettura A AF 21315; e vedendo una conferma di tale sua opinione nel duplice fatto della rottura degli organi di attacco e dell'essere incolume la parte anteriore del citato veicolo, ritiene che, ove lo sviamento fosse dovuto al guasto di un qualche organo, tale organo guasto dovrebbe trovarsi o in questo veicolo, o quanto meno in quelli anteriori; e mentre quelli del *salon* 2821 sono sufficientemente spiegati dall'ipotesi più sopra avanzata, la parte anteriore del veicolo A AF 21315, che di tutti i veicoli era il più incolume, nulla mostrò, a suo avviso, di natura tale da giustificare l'ipotesi ammessa dal prefato signor ingegnere in capo della manutenzione e lavori.

I membri componenti la Commissione sono però unanimi nel riconoscere che la velocità dei treni diretti a 60 chilometri all'ora, nella tratta Massa-Spezia, sia eccessiva, considerato che quasi giornalmente la composizione dei treni stessi è sì pesante da richiedere la doppia trazione. Ritengono quindi che, ove non fosse possibile una riduzione sensibile nella composizione dei treni diretti su detta tratta, la velocità dei treni stessi debba essere ridotta a 50 chilometri all'ora, con espresso divieto di ricupero. Aggiungono pure la raccomandazione che il materiale, che deve entrare nella composizione di questi treni, sia scelto fra il più perfetto e più resistente.

Dalle informazioni assunte e dagli interrogatorii fatti, i sottoscritti ebbero a constatare che, in questa dolorosa circostanza, gli agenti dell'Amministrazione, a qualunque Servizio appartengano, fecero completamente e coraggiosamente il proprio dovere, e che i soccorsi ai feriti non potevano essere nè più solleciti, nè più efficaci.....

I FRENI CONTINUI

(*Contin.* — *V. N.* 46).

La seconda condizione del freno continuo, abbiamo detto esser quella dell'automaticità.

Su questo punto v'ha discussione tra gl'inventori dei freni non automatici e quelli degli automatici.

Il culminante degli argomenti messi in campo dai primi sta in ciò, che col freno automatico può accadere che il treno si fermi per via, quando gli apparecchi si guastano, ingombrando così la strada e mettendo in pericolo il treno stesso, massime se di notte, poichè può essere raggiunto da altro treno.

Certo, una fermata del treno in piena via è un inconveniente, ma non così dannoso da far rinunziare agli immensi vantaggi dell'automaticità.

D'altronde, quante volte non occorre ai treni di doversi arrestare in piena via, o per un ostacolo, o per qualche guasto della macchina o del binario? Eppure ciò non reca inconvenienti, se, come di norma, gli agenti del treno e quelli della via proteggono il treno coi prescritti segnali.

Il signor ing. Morandière, capo dell'Ufficio studii nelle Strade ferrate dell'Ovest francese, in un suo recente scritto sul freno Westinghouse (1), che egli ebbe occasione di studiare durante tre anni, mentre si esprime esplicitamente in favore dell'automaticità del freno, dice che in un anno i casi in cui si verificarono fermate fuori di luogo pei treni, furono 6 per 273,625 chilometri di treno; ed in ognuno di questi casi, la fermata non produsse che il ritardo di 2 minuti, eccettuati i casi in cui il macchinista volle riparar tosto il difetto, senza attender l'arrivo alla prossima Stazione; ed anche in quei casi il ritardo fu di soli 6 minuti.

Inoltre, man mano che il personale va acquistando la pratica del freno, e non dimentica le cure che bisogna avere di un organo così importante da cui dipende la sicurezza dei convogli, il numero delle fermate intempestive diminuisce.

Anche dall'esame dei casi in cui senza necessità il freno automatico si chiuse, e che sono riportati nel *Return by the Railway Companies* già citato, si vede come la maggior parte debbasi ascrivere a poca cura da parte del personale che deve eseguire gli accoppiamenti.

E codesti casi sono quasi cessati nelle ferrovie, come quelle di *London-Brighton and South Coast*, ove l'esercizio è oggetto di assidue cure per parte degli ingegneri che vi sono preposti.

A petto però degli altri vantaggi evidenti che si hanno dall'azione automatica del freno, quali sono quelli che ci offre la *non automaticità* per la sicurezza dei treni?

A noi sembra che nessuna risposta potrebbe darsi in proposito; e ciò è tanto vero, che gli stessi inventori del freno a vuoto non automatico fecero tutti gli sforzi per renderlo automatico.

Vediamo quindi il Sanders, che credette riuscirvi colla grande complicazione di due cilindri; e lo stesso Smith, colle innovazioni che applicò in via di esperimento sulle ferrovie della *Great-Eastern*. Ma ambedue i tentativi non diedero risultati soddisfacenti, e vennero finora lasciati allo stato di semplice esperimento.

Conchiudendo adunque, dobbiamo dire che, anche sotto il rapporto dell'automaticità nell'azione, il freno Westinghouse è superiore a quello Smith-Hardy. —

Abbiamo indicato come terza condizione di un buon freno continuo quella di avere una costruzione tale, che ad ogni momento possa riconoscersi dal macchinista e dagli altri agenti del treno se esso è o no in istato di funzionare.

Su questo punto è evidente come il solo freno automatico possa soddisfare allo scopo.

In esso, infatti, il manometro messo alla portata del macchinista, e quello che trovasi nel carro a bagagli, indicano se vi sia o no pressione nella condotta, e quindi possibilità o no di far agire il freno al momento voluto.

Nel freno a vuoto non automatico nessuno si accorge

---

(1) *Note sur le frein* Westinghouse *appliqué à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, par* M. JULES MORANDIÈRE. — Paris, 1881.

di un guasto nella condotta o nei cilindri, se non quando si ha bisogno di far funzionare il freno. (1)

Ciò è, di certo, un grave difetto, che deve ben ponderarsi in un esercizio di strada ferrata, non potendosi avere piena fiducia nel mezzo che si ha per frenare i treni in caso di bisogno. —

La quarta condizione da richiedersi in un buon freno continuo, abbiamo detto esser quella, che i materiali, di cui si compone, presentino molta solidità e sieno di facile manutenzione.

Limitando, come abbiamo dichiarato, il nostro esame ai freni ad aria, vediamo come in tutti siavi una parte comune, che presenta ancora qualche punto debole. Essa è l'accoppiamento. Dovendolo fare elastico, l'unico materiale possibile si era la *guttaperca* o *cautchouch*. Ma questo materiale, sotto l'influenza degli agenti atmosferici, si indurisce e facilmente si screpola, dando così luogo a fughe d'aria.

Si perfezionò l'accoppiamento, facendo i tubi di tela spalmata di guttaperca ed avvolta a più riprese, affine di formare una parete grossa e resistente; si coprì poi la parte esterna con tela incatramata, e ciò rese più durevoli gli accoppiamenti.

Questa parte però è quella che domanda le maggiori cure, sia nei freni pneumatici (a vuoto o ad aria compressa), come pure negli altri continui idraulici.

Ma, oltre questa parte, un'altra ve n'ha di egual natura e facile a guastarsi nel freno Hardy-Smith. Essa è la borsa di cuoio o di guttaperca, da cui è costituito il fondo mobile del cilindro pel vuoto. Infatti il cuoio, sotto l'influenza degli agenti atmosferici, se non è convenientemente ingrassato, si screpola, e può quindi lasciar adito all'aria e render meno attiva, od anche annullare l'azione del freno, che, per le condizioni stesse con cui si esercita, non raggiunge mai quella corrispondente a 57 centimetri di mercurio.

Si è per questo motivo che, anche sotto tal punto di vista, il freno a vuoto è inferiore a quello Westinghouse

Una cosa si rimprovera al freno Westinghouse, ed è la troppa delicatezza nella *triple-valve*. Questa osservazione viene naturale a chi esamina il freno solo teoricamente e sui disegni; pure, quando si conosce il pratico funzionamento della *triple-valve*, e la grande cura con cui fu studiata, si vede subito che tale organo riunisce in sè, una grande delicatezza di funzionamento, ed in pari tempo una solidità in tutte le sue diverse parti. Da quanto risulta alle ferrovie dell'Ovest, in tre anni d'esercizio si verificò *un solo caso* di tripla-valvola guasta, e ciò perchè vi si era congelata dell'acqua, trascinata meccanicamente dall'aria compressa (2).

Questo inconveniente, per quanto raramente si verifichi, resta tolto, se di tanto in tanto si aprono i turaccioli di scarico per l'acqua, appositamente collocati in diversi punti della condotta: operazione questa che richiede pochissimo tempo, e può farsi da qualunque agente del treno.

L'idea che la *triple-valve* sia un congegno troppo complicato pel freno, fece nascere la proposta del sig. Carpenter, a cui abbiamo già accennato più indietro.

Però riteniamo che l'innovazione proposta non sia per compensare i reali vantaggi che si ottengono colla *triple-valve*.

Col sistema del Carpenter abbiamo prima di tutto che, per far funzionare il freno, bisogna vuotare un grande spazio d'aria compressa, e quindi perdere molto tempo nell'azione, anche se si apre completamente il robinetto del macchinista.

La corsa dello stantuffo è troppo limitata, e necessita più cura negli altri organi del freno, per far sì che i ceppi si trovino solo a breve distanza dal cerchione. Il Carpenter propone ora una speciale forma dell'asta dello stantuffo, colla quale si regola automaticamente la distanza dei ceppi dai cerchioni. Egual cosa si ha nel freno Hardy, ove pure la corsa è limitata; mentre nel freno Westinghouse si ha una maggior latitudine, essendo la corsa dello stantuffo più lunga, e quindi praticamente più adeguata allo scopo.

Per aprire i freni, è necessario, nel freno Carpenter, che si impieghi una gran quantità d'aria a pressione eguale a quella che trovasi nell'interno dei cilindri; e siccome ivi, per la poca dilatazione concessa all'aria compressa, si ha una pressione di 4 o 5 atmosfere, così bisognerà che nelle fermate la pompa lavori molto per fornire l'aria occorrente solo per aprire i freni, non bastando certo quella del gran serbatoio, per grande che lo si possa fare.

Nel freno Westinghouse invece lo spazio da vuotare, per far agire la *triple-valve* e quindi il freno, è solo la piccola borsa che sta sotto la valvola a fungo; e per aprire il freno, siccome l'aria del piccolo serbatoio si è molto dilatata per far funzionare il freno lungo tutte la corsa dello stantuffo nel cilindro, così è evidente che, per ispingere di nuovo in alto la valvola a fungo della *triple-valve* ed aprire il freno, occorrerà un piccolo eccesso di pressione, che facilmente si può ottenere colla sola aria del gran recipiente.

A ciò convien por mente, massime quando molto frequenti sono le fermate del treno. In questo caso, riteniamo che la pompa del freno Carpenter non potrebbe esser sufficiente. Diciamo *riteniamo*, perchè finora il freno Carpenter non ha funzionato, e quindi nulla si può dire sul modo con cui si comporterà in pratica. Crediamo che la *Staats-Bahn* di Berlino si proponga di farne un esperimento su di un treno, e che anzi sia gia incominciata l'applicazione.

Pare quindi sia molto meglio adottare la *triple-valve*, anche costituendo un organo di più pel freno, inquantochè con essa si ha più sicuro e più pronto il funzionamento del freno. Inoltre con essa si ottiene una gradazione a piacimento nell'intensità della forza frenatrice, che non è così facile ottenere nel freno Hardy, nè col freno Carpenter. (*Continua*)

(1) Le Strade ferrate del Nord esposero alla Mostra mondiale di elettricità in Parigi un sistema per avvertire il macchinista nel caso in cui nella condotta del freno succeda una perdita. Per mezzo di un piccolo *eiettore* addizionale, si fa nella condotta un'estrazione d'aria, di poca entità per non influire sul freno, ma bastante a far sì che l'aria atmosferica comprima una specie di cilindro a pareti elastiche. Se tutto va bene nella condotta, il piccolo cilindro è compresso, e così interrompe il circuito di una corrente somministrata da una pila esistente nel treno. Se invece nella condotta vi ha qualche apertura, per cui entri l'aria e non si possa ottenere una diminuzione di pressione, il cilindro non è compresso, ed il circuito è chiuso, facendo suonare un campanello elettrico, che avvisa il macchinista. Questo sistema ingegnoso, dovuto al signor Banderali, ha l'inconveniente comune a tutte le comunicazioni ottenute per mezzo dell'elettricità, che non sono sicure e possono esser influenzate da tante cause, che ne impediscono o disturbano il funzionamento.

(2) V. Morandière, libro citato.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatte vive raccomandazioni all'Amministrazione delle strade ferrate Romane, perchè siano migliorate le condizioni dell'armamento della linea Roma-Pisa.

A questo proposito, ci scrivono da Firenze, che quell'Amministrazione ha prevenuto il desiderio manifestato dal Ministero, imperocchè ha già presi gli opportuni provvedimenti affinchè nel prossimo anno siano rifatti 33 chilometri di strada con nuovo materiale di armamento in acciaio.

Ci consta che il Governo francese si è deciso a concorrere alle Conferenze che si terranno a Berna per stabilire l'unità tecnica del materiale mobile ferroviario, semprecchè le risultanze delle Conferenze stesse non debbano essere obbligatorie per le Amministrazioni che vi prenderanno parte.

Il Governo francese farà invito a ciascuna Società ferroviaria di delegare un proprio rappresentante alle dette Conferenze, e da parte sua il Governo stesso invierà a Berna un incaricato per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Prima di recarsi alle Conferenze, i rappresentanti francesi terranno delle riunioni per mettersi fra loro di accordo.

><

Sappiamo che il Consiglio federale svizzero ha rivolta preghiera ai varii Governi che hanno preso parte alle ultime Conferenze che si sono tenute a Berna per concretare il progetto di una Convenzione internazionale sui trasporti per ferrovia, di far conoscere al più presto i loro intendimenti in ordine al nuovo progetto elaborato nelle Conferenze stesse.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia è intenzionata di entrare in trattative colle Amministrazioni ferroviarie inglesi, francesi e Meridionali italiane per la istituzione di biglietti di andata e ritorno fra Brindisi e Londra.

><

A complemento della notizia data nel numero precedente circa la deliberazione della Deputazione provinciale di Lucca, di chiedere al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio del primo tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra Lucca ed il confine colla provincia di Massa, dobbiamo aggiungere che in una riunione di varii rappresentanti delle Provincie di Lucca e Massa, quelli di quest'ultima si sono pienamente associati alle idee della Provincia di Lucca di far cioè procedere per tronchi la costruzione della linea preindicata.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare un nuovo progetto di orario per la ferrovia Napoli-Castellammare, e lo ha sottoposto alla approvazione governativa.

><

Siamo informati che le Ferrovie francesi hanno chiesto alle Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane di effettuare, in occasione delle feste sacre che avranno luogo in Roma l'8 dicembre p. v., un treno di piacere da Parigi a Roma, alle stesse condizioni consentite pei treni di piacere tra la Francia e Roma, che ebbero luogo in occasione della settimana Santa e del carnevale.

><

Parecchi giornali si sono fatti l'eco di lagnanze per la limitazione data in quest'anno al riscaldamento delle seconde classi dei treni diretti delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Crediamo opportuno di osservare che il riscaldamento delle seconde classi nei diretti fu attuato in via puramente temporaria, per non ritardare almeno ad una parte dei viaggiatori tale benefizio; mentre l'Amministrazione sta studiando nuovi sistemi di riscaldamento, coll'applicazione dei quali esso potrà nell'anno venturo estendersi non solo a tutti i treni delle seconde classi, ma anche assai probabilmente a quelli delle terze.

><

Sappiamo che il 1.o dicembre prossimo andrà in vigore una nuova edizione della tariffa italo-svizzera-sudbadese, via Brennero, la quale, oltre a recenti ed utili modificazioni introdottevi dalle Amministrazioni ferroviarie al di là di Peri, riunisce i supplementi e le varianti nel frattempo portate dalle Ferrovie Romane e dell'Alta Italia all'edizione del 1868. Nella nuova edizione si contengono, in apposita appendice, le tariffe speciali pei cotoni e cereali a vagone completo.

Aggiungiamo poi che sono in corso di stampa i supplementi alle tariffe italo-germaniche ed italo-austriache, il primo dei quali entrerà probabilmente in vigore col nuovo anno 1882.

><

Il giorno 18 del corrente mese fu firmato a Milano il verbale delle conclusioni, a cui si addivenne nelle riunioni colà tenutesi presso il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia nei giorni 16 e 17 dello scorso mese, affine di discutere sui provvedimenti da adottarsi per evitare possibilmente i ritardi nella marcia dei treni, e regolare la questione dei *comporti* in servizio cumulativo italiano.

Intervennero alle riunioni: pel detto Consiglio di amministrazione, il consigliere sig. Paladini; per la Direzione dell'esercizio, il vice-direttore sig. Ratti; per l'Amministrazione delle ferrovie Romane, il signor Sarfatti; per la Società delle Meridionali, il signor Roselli; e pel Ministero dei lavori pubblici l'ispettore sig. Biglia.

Domani (24) avrà poi luogo a Firenze una nuova conferenza fra i rappresentanti delle Ferrovie Romane e delle Meridionali, in concorso del sig. comm. Biglia, pei *comporti* in servizio interno fra quelle due reti ferroviarie.

><

Diamo le seguenti informazioni tecniche intorno al progetto del tronco di ferrovia dal fiume Adige al Lusenzo, della linea Adria-Chioggia, del quale abbiamo annunziata la presentazione nel nostro numero della settimana scorsa.

L'importo complessivo dei lavori per la costruzione di questo tronco di ferrovia è preventivato in lire 2,100,000, non tenendo conto della spesa occorrente per l'armamento. Le opere comprese nell'appalto importano L. 1,744,000; le occupazioni dei fondi lire 121,000: ed i lavori diversi ed imprevisti, ai quali provvede direttamente l'Amministrazione governativa, L. 235,000.

La lunghezza del tronco è di m. 11,209; e di questi, 8,600 si trovano in orizzontale e 3,209 in pendenza, con inclinazione massima del 4.83 per mille.

La parte in curva di tutto il tronco, con un raggio minimo di 500 metri, è di metri 2,420; quella in rettilinea di m. 8,789.

Le opere d'arte principali sono: un ponte sull'Adige a tre travate metalliche, della luce ciascuna di 43 metri; e della lunghezza complessiva libera di metri 120.30;

Altro ponte sul Bacchiglione, pure a tre travate in ferro, della luce complessiva di m. 72; ed un terzo

ponte sulla inalveazione del Brenta, a 6 travate in ferro, della luce complessiva di m. 182.

Le opere d'arte minori sommano in complesso a 17, così suddivise: N. 10 della luce di m. 0.80; N. 6 da m. 1.00, e N. 1 da m. 4.

Occorrono inoltre una Stazione a Cavanella d'Adige; una fermata a Brondolo; 10 case da guardiano; 10 garette, e N. 25 passaggi a livello.

><

Il comm. Angelo Valvassori è stato nominato Regio Commissario tecnico per la sorveglianza alla costruzione della linea ferroviaria da Pinerolo a Torre Pellice, di recente concessa alla Società di Pinerolo.

><

Il giorno 17 del corrente mese ebbe luogo il primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco dal torrente Caprigliola al sotterraneo del Grotto, della ferrovia di 1ª categoria da Parma a Spezia. L'appalto rimase provvisoriamente deliberato al sig. ingegnere Emilio Bianchi, per la somma di L. 2,776,000, ossia col ribasso del 29.70 0|0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 12 del prossimo dicembre.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii:

Fu di avviso che possa essere approvato, per poi procedere ai pubblici incanti, il progetto riformato per la costruzione del tronco ferroviario Biadene-Levada, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, del costo complessivo di L. 270,000; delle quali L. 215,000 per lavori da appaltare e L. 55,000 per le espropriazioni.

Ha ritenuto che possano essere approvati, per procedersi quindi alla aggiudicazione giusta i regolamenti in vigore, tre progetti di appalto per la provvista di rotaie ed altri ferri occorrenti all'armamento di alcuni tronchi delle ferrovie complementarii; e cioè:

a) tonnellate 8046 di rotaie in acciaio, pel prezzo complessivo di L. 2,253,000;

b) tonnellate 468,6 di stecche corniere e piastre per L. 207,550;

c) quintali 916 di chiavarde e quintali 2,263 di arpioni in ferro per L. 144,120.

Fu infine di parere che possa approvarsi, per indi procedersi ai pubblici incanti, il progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco ferroviario Busche-Feltre, della suddetta ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, della lunghezza di m. 7,387, e del costo complessivo di L. 967,600; di cui lire 717,000 a base di appalto, 200,000 per la provvista dei ferri di armamento, ed il resto per le espropriazioni stabili.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni in materia ferroviaria prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 14 al 19 novembre 1881.

Il Consiglio approvò i progetti concernenti:

L'impianto di un nuovo binario e l'esecuzione di altre opere di miglioramento nella Stazione di Metaponto, lungo il tronco da Taranto a Corigliano, della ferrovia Taranto-Reggio:

Un collegamento di binarii nella Stazione di San Severo, lungo la ferrovia Ancona-Foggia;

L'impianto di binarii sulle calate della nuova Darsena nel porto di Savona, in provincia di Genova;

La costruzione di travate metalliche per varii ponti nel tronco Battipaglia-Ogliastro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

L'esecuzione delle opere d'arte minori e speciali, ed i lavori di armamento per la ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice;

E l'impianto di una Stazione provvisoria presso Lavino, al chilom. 31 + 120 della ferrovia Termoli-Campobasso.

><

Abbiamo da Milano:

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'ampliamento della Stazione di Rivarolo.

— Furono emessi i decreti che approvano i progetti presentati dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per la costruzione dei fabbricati definitivi delle Stazioni di Spezia, Mapello e Cisano.

— Il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto delli 11 corrente, ha approvato un Regolamento, col quale, in coerenza all'art. 57 del Regolamento 6 marzo 1879 e di quello 31 ottobre 1873, si determinano le attribuzioni del Commissariato governativo sull'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, a datare dal 20 corr.

Nel terzo alinea dell'art. 57 del Regolemento 6 marzo 1879, di cui l'art. 17 della legge sull'esercizio provvisorio governativo della rete dell'Alta Italia, è fatta riserva di definire le attribuzioni del R. Commissariato; questa riserva viene così sciolta dal decreto ora emanato, a soddisfazione dei conformi desiderii, manifestati ultimamente all'on. Ministro dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie suddette, il quale, anche anteriormente, in occasione di alcune proposte di modificazioni al Regolamento 6 marzo 1879, aveva appunto contemplato il concetto, già emesso anche dall'on. Ministro, di utilizzare il personale dei Commissariati a benefizio del servizio ferroviario.

— Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero, fra altre, prese ultimamente le seguenti deliberazioni:

Approvò il preventivo della spesa occorrente all'impianto di macchine-utensili ed altri lavori per completare la piccola officina di riparazione nel deposito locomotive nella Stazione di Bologna;

Autorizzò nelle Stazioni di Como, Udine, Pontebba e Milano i lavori resisi necessarii dall'attivazione del riscaldamento nelle seconde classi dei treni diretti;

Autorizzò l'acquisto di n. 46 freni completi della Ditta Westinghouse di Londra;

Approvò la spesa occorrente per migliorare le condizioni dei dormitorii dei macchinisti nelle Stazioni di Padova, Ivrea, Biella, Chivasso, Treviglio, Ferrara, Cremona e Casale;

Autorizzò la costruzione di un nuovo castello d'acqua per rifornitura delle locomotive nella Stazione di Santhià;

Approvò l'acquisto di altre 500 cassette scaldapiedi pel riscaldamento delle vetture di 2ª classe;

Autorizzò la spesa occorrente per l'illuminazione a gaz della Stazione di Alessandria, mediante gli apparecchi a becchi intensivi Siemens.

X.

><

Dalla Direzione della Società Nazionale delle Officine di Savigliano ci venne gentilmente inviato, in questi giorni, un esemplare di un magnifico Album, contenente 9 tavole fotografiche rappresentanti l'interneo delle Officine medesime, durante il lavoro.

Le tavole sono diligentemente eseguite dalla Fotografia di G. Berardo in Savigliano, e dànno una sufficiente idea delle varie Officine di cui si tratta e che si ammirano con vera soddisfazione da quanti s'interessano allo sviluppo dell'industria ferroviaria, e particolarmente di questo grande stabilimento, al quale è riservato, senza dubbio, un prospero avvenire.

Noi lodiamo il pensiero della solerte Direzione, rappresentata dall'esimio ingegnere cav. Moreno, a cui porgiamo i nostri vivi ringraziamenti.

><

Il nostro egregio corrispondente da Parigi, ing. N. Stefanini, nell'inviarci un suo nuovo articolo sulla Esposizione internazionale di elettricità (che, per mancanza di tempo e di spazio, dobbiamo rimandare al prossimo numero, ci scrive in data del 20 corrente:

L'Esposizione internazionale di elettricità venne definitivamente chiusa questa sera. L'affluenza dei visitatori, che si mantenne sempre elevata, divenne ancora più considerevole in questi ultimi due giorni, nei quali il pubblico era ammesso gratuitamente.

Basandosi sul felice successo di questa Esposizione, alcuni azionisti si proposero di trasportarla a Londra nel Palazzo di cristallo, durante il prossimo inverno. Sembra però che, ben ponderato il progetto, esso sia stato in seguito abbandonato. Se così fosse, la loro determinazione sarebbe certo razionale, poichè ad un così breve intervallo di tempo, tale Esposizione non potrebbe riescire che una brutta copia di quella or ora chiusa a Parigi. È poi indiscutibile che fra due anni, e fors'anche prima, simile progetto potrebbe presentare una grande probabilità di riuscita, avuto riguardo ai numerosi e rapidi progressi raggiunti in questo ramo scientifico, così fecondo di scoperte.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta sull'esercizio ferroviario. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 6 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla seguente Relazione a S. M.:

« Colla legge 31 dicembre 1880, n. 5822 (serie 2ª), fu prorogato il termine fissato da leggi precedenti per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate del Regno, e rinnovata al Governo, per l'esercizio 1881, la facoltà di provvedere alle spese dell'inchiesta stessa mediante opportuni prelevamenti dal fondo per le *Spese impreviste*.

« Il Governo ha già dovuto valersi anche in quest'anno di tale facoltà, mediante il R. Decreto 6 agosto 1881, n. 375, per porre a disposizione della Giunta incaricata di quell'inchiesta la somma di L. 30,000, trovandosi esaurite le assegnazioni ad essa Giunta fatte negli anni 1878, 1879 e 1880.

« Risultando però che, per far fronte alle spese di stampa della Relazione e degli atti che la debbono corredare, occorre un ulteriore assegno di L. 20,000, il riferente, all'appoggio dell'articolo 32 della legge sulla Contabilità generale, sottopone alla firma della M. V., consenziente anche il Consiglio dei Ministri, il seguente decreto, autorizzante il prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della suaccennata somma di L. 20,000, da portarsi in aumento al capitolo num 248, *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate*, del bilancio dei lavori pubblici pel corrente esercizio ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Commissariati per l'esercizio delle ferrovie private. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 10 ottobre p. p., controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli:

« Gli ufficiali tecnici dei Commissariati per la sorveglianza allo esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, che contemporaneamente fanno parte del ruolo del Real Corpo del Genio civile, e che hanno stipendii minori di quelli stabiliti dalla legge 23 luglio 1881, n. 337, sono ammessi al godimento degli stipendii assegnati dalla mentovata legge ai gradi e classi che rispettivamente occupano nel Genio civile, continuando nell'attuale loro posizione nella pianta dei Commissariati, dai cui fondi saranno pagati ».

Succursale dei Giovi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione tecnica, composta degli ispettori del Genio civile comm. Imperatori e comm Borgnini, e del R. Commissario tecnico per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia comm. Bussi, con incarico di procedere ad una visita delle due linee che si contendono la preferenza, come succursali alla ferrovia dei Giovi; l'una delle quali segue il tracciato della Valle Scrivia (quello che è in corso di studio da parte della Direzione tecnica governativa di Genova), e l'altra che passa per le valli della Stura e dell'Orba.

— Nella seduta del 16 corr. al Consiglio provinciale di Genova il senatore Boccardo propose un nuovo voto esplicito circa la ferrovia succursale dei Giovi.

Il Presidente on. Podestà ed il signor Prefetto della provincia dichiararono di avere avuta comunicazione dall'onorevole ministro Baccarini, dell'avvenuta nomina di una Commissione avente incarico di recarsi ad esaminare sul luogo gli studii già in pronto relativamente alla Succursale dei Giovi, tostochè i medesimi le verranno rimessi.

Appena ultimato questo esame, sempre secondo le assicurazioni dell'on. Ministro, il risultato verrà sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e conseguentemente si ha speranza di vederlo approvato dai due rami del Parlamento al più tardi nel p. v. dicembre. —

Dopo ciò, il Consiglio riconfermò l'ordine del giorno votato nella seduta del 17 novembre 1879, per la costruzione della ferrovia succursale dei Giovi, passando per valle Scrivia, e fece viva istanza al Governo, affinchè i lavori della medesima abbiano principio nel più breve spazio di tempo possibile.

— Del Comitato permanente per l'attuazione del voto emesso dall'assemblea tenutasi domenica, 13 corrente, per la succursale alla ferrovia dei Giovi nelle sale della Camera di commercio, fanno parte, oltre tutti i membri della Camera stessa, i seguenti signori:

Senatori: Gerolamo Boccardo — Cesare Cabella — Alessandro Cavagnari — Carlo Figoli.

Deputati: ingegnere Giovanni Argenti — avv. Giuseppe Berio — avv. Ambrogio Molfino — Gio. Nicolò Goggi — Barone Andrea Podestà.

Assessore anziano del Municipio di Genova — marchese Gio. Maria Cambiaso — avvocato Enrico Bixio — avvocato Angelo Graffagni — barone Giacomo Cataldi — Enrico Cravero — Gio. Batta Lavarello — Erasmo Piaggio fu Rocco — Ernesto Strini — generale Enrico Parodi G. B. — Adolfo Bucchetti.

Ferrovia Pisa-Collesalvetti. — Si ha da Pisa, 20: Giovedì 17 corrente, i signori cav. Francesco Orsini Baroni, cav. Tommasi Simonelli e avvocato Paolo Serafini, rappresentanti la Deputazione provinciale, i ministri Baccarini e Magliani rappresentanti il Governo, e comm. Bertina rappresentante la Società delle Ferrovie Romane, sottoscrissero in Roma il contratto per il riscatto della ferrovia Pisa-Collesalvetti e la sistemazione degli interessi per l'esercizio durato finora sulla via medesima.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. — L'incanto simultaneo tenutosi il 12 corrente essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 antim. del 7 dicembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Treviso, simultaneamente alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, compreso fra Treviso e Ponte di Piave, della lunghezza di m. 18,724.21, in provincia di Treviso (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di lire 1,208,140.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 21, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 110,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Il progetto, testè approvato dal Consiglio di Stato, pel ponte sul Po a Casalmaggiore in servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, fa ascendere l'importo dei lavori a L. 4,100,000, di cui L. 3,867,361.27 a base d'asta.

La lunghezza del tronco è di metri 2344.96, di cui 1085 rappresentano la lunghezza del ponte.

Il ponte è progettato a travata metallica, sostenuta da 16 pile della grossezza in sommità di m. 2.50, fondate col sistema ad aria compressa, con cassoni in ferro riempiti di muratura. Le fondazioni debbono essere spinte pei piedritti verso la sponda destra a m. 22, e per quelli verso la sponda sinistra a m. 20 di profondità.

Per la travata metallica è stato scelto il viadotto pel ponte costruito sul Po a Borgoforte.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Scrive la *Sentinella delle Alpi*:

I lavori per la costruzione del primo tronco di questa ferrovia procedono alacremente per opera dell'impresario Giuseppe Penna.

Nel breve tempo dacchè furono incominciati, venne condotto a buon punto il lungo e profondo canale, che dovrà esportare le acque dalle fondazioni del ponte da costruirsi attraverso il torrente Gesso; furono spinti in parecchi tratti gli scavi per l'inalveazione del torrente stesso, e già vennero intraprese le costruzioni murali per i manufatti di minore importanza.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha nominato direttore dei lavori l'ingegnere Gian Cesare Chiecchio.

Gli studii delle cinque linee, fra le quali sarà fatta la scelta dal Ministero, sono terminati per quanto riguarda i progetti delle opere; restano a compiersi i calcoli per determinare l'entità dei lavori ed il loro costo. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici sarà forse chiamato a giudicare in proposito nella prossima primavera.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* del 19 scrive:

Duemila e più fra cocchieri e proprietarii di vetture pubbliche si sono riuniti stamane al teatro dell'Alhambra, per protestare contro la concessione di nuove linee di *tramways* nell'interno della città.

Il cocchiere signor Rossi pronunziò un lungo discorso, che riassunse poi in un ordine del giorno approvato dall'assemblea, e che, dopo alcuni considerando, così conchiude:

« Fa voti all'eccellentissimo Comune, cui spetta tutelare l'interesse reale e materiale di tutte le classi della cittadinanza, affinchè sia respinta la domanda della Società dei *tramways* per l'attuazione di nuove linee nell'interno della città ».

Tramways di Lucca. — Si ha da Lucca, 14:

Il Ministero dei lavori pubblici ha accordato la concessione del *tramway* a vapore da Lucca ai Bagni di Lucca alla ditta L. Finet e comp. di Bruxelles.

Sottoscritto l'atto di sottomissione e ricevuto il decreto definitivo, il sig. Finet metterà mano ai lavori, che si propone di ultimare pel giugno del venturo anno.

Tramways di Napoli. — Si ha da Napoli, 14:

Ieri si riunì la Deputazione provinciale, ed approvò, fra l'altro, la concessione fatta dal Municipio di Napoli al signor Otlet per una linea di *tramway* a vapore da Napoli a Capodichino.

Tramway Torino-Leynì-Rivarolo. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 10 corr., dichiarò, non ostante le osservazioni presentate dai sig. Osorio e Leosini, di mantener ferma la deliberazione emessa nella precedente adunanza, di riservare al Consiglio provinciale l'approvazione della sostituzione dell'ing. Perincioli nella concessione della linea di *tramway* Torino-Leynì-Rivarolo per Feletto, mandando all'Ufficio tecnico di completare il relativo Capitolato speciale da inserirsi nel contratto, previa approvazione della Deputazione provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In questi giorni, secondo la *Wiener All. Ztg.*, ebbero luogo delle aperture fra il Ministero del commercio austriaco, le Ferrovie del Sud, Elisabetta, del Gottardo ed il Consolato svizzero, a proposito della futura partecipazione al movimento commerciale genovese, veneziano e triestino. In occasione di queste trattative, i delegati della Ferrovia del Gottardo e del Governo svizzero si mostrarono così arrendevoli, che non è infondata la speranza di conchiudere un accordo e di firmare un protocollo. Però, siccome la lunghezza della strada Trieste-Zurigo e Venezia-Zurigo per la Ferrovia del Sud è lunga, in cifra rotonda, 880 chilometri, mentre la via Venezia-Zurigo o Genova-Zurigo per la Ferrovia del Gottardo non ha che 500 e 400 chilometri, così la Ferrovia del Gottardo, se non vuol lavorare con gran perdita, deve portare la tassa per miglio allo stesso livello delle Ferrovie concorrenti. Si crede che sarà scambiata una dichiarazione, secondo la quale la Germania dell'Est, la media ed il Sud devono essere assegnate alla vecchie strada, mentre l'Olanda, il Belgio e la Francia dovranno far capo alla nuova.

— La *Gazz. Ticin.* del 16 scrive:

A compimento della notizia data recentemente dall'*Urner Ztg*, e da noi riprodotta, circa la nomina dell'ingegnere in capo dell'esercizio, e della dimissione dell'ingegnere in capo di costruzione, sig. Bridel, devesi dapprima osservare che le funzioni di quest'ultimo, come ingegnere in capo di costruzione, hanno termine col compimento della linea del Gottardo; e che, dovendosi nominare l'ingegnere in capo dell'esercizio (nomina che deve aver luogo dopo l'approvazione dell'organizzazione dell'esercizio per parte del Consiglio federale), la Direzione del Gottardo offerse questo posto, in prima linea al sig. Bridel, ed in seconda linea al suo supplente, il sig. Gerlich; ma amendue declinarono l'offerta. In seguito di che, la Direzione nominò ad ingegnere in capo dell'esercizio il più vecchio ingegnere di sezione, sig. Bechle di Wasen.

— E in data 17:

In questi ultimi giorni venne fatta una corsa d'esperimento sulla ferrovia Ulma-Geisslingen con una delle locomotive a sei ruote accoppiate con *tender*, che la Direzione della Ferrovia del Gottardo aveva ordinate alla Società di caldaie in Eslingen. A questo esperimento assisteva non solo la Direzione del Gottardo, ma anche la Direzione delle Ferrovie di Stato del Wurtemberg, affine di studiare queste nuove macchine, tanto appropriate per il servizio merci di pianura e di montagna e per il servizio passeggieri nelle montagne. In complesso, la Direzione della Ferrovia del Gottardo ha comperato 47 nuove macchine di diverse specie e presso diverse fabbriche. Quattordici di esse sono già pronte. Più tardi sarà fatta una nuova ordinazione di altre 18 macchine.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di ottobre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 21,200 (nel 1880: 22,410), introito fr. 25,200 (fr. 28,019.25); merce trasportata tonn. 3790 (1880: tonn. 5431), introito fr. 15,700 (fr. 18,426 20). Introito complessivo fr. 40,900 (1880: fr. 46,445.45), ossia fr. 997.56 fr. 1,132.82) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 23,900 (1880: 21,217), introito fr. 20,800 (fr. 18,383 20); merce trasportata tonn. 3010 (1880: tonn. 2662), introito fr. 10,400 (fr. 9,638.65). Introito complessivo fr. 31,200 (1880: fr. 28,021.85), ossia in media per chilometro fr. 1200 (franchi 1077.76).

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 45,100 (1880: 43,627), introito fr. 26,000 (fr. 46,402.45); merce trasportata tonn. 6800 (1880: tonn. 8,093), introito fr. 26,100 (fr. 28,064.85). Introito complessivo fr. 72,100 (1880: fr. 74,467.30), ossia fr. 1,076.12 (fr. 1,111.45) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — L'Amministrazione dei lavori pubblici ha esposto nel *Journal Officiel* la situazione alla fine del 3° trimestre 1881 dei lavori delle ferrovie d'interesse generale non aperte ancora all'esercizio il 1° gennaio 1880.

Le linee concesse e da eseguire ineramente dalle Compagnie comprendono una lunghezza totale di 2,015 chil., di cui 1,771 in costruzione — Al 30 giungno scorso, il totale delle spese in lavori era di 243,584,000 fr.; i crediti impiegati nel 3° trimestre 1881 importando 31,609,000 fr., si aveva al 1°. ottobre la spesa totale di 275,193,000 franchi. Questa somma va così ripartita tra le varie Compagnie: Nord 24,823,000; Est 21,495,000; Ovest 30,875,000; Mediterraneo 127,830,000; Compagnie diverse 70,170,000 fr.

Le linee concesse con la infrastruttura eseguita dallo Stato rappresentano un'estensione di 850 chil., di cui 604 in costruzione. — Al 30 giugno scorso, la spesa per queste linee ascendeva a 138,901,000 fr.; i lavori del 3° trimestre avendo costato 8,778,000 fr., la spesa totale al 31 ottobre era di 147,679,000 fr.

Le linee riscattate e da costruire o da compiere dallo Stato hanno una lunghezza di 1,157 chil., di cui 1,105 in costruzione. — Aggiungendo ai 138,095,000 fr. spesi al 30 giugno scorso, i 12,651,000 fr. impiegati in lavori durante il 3° trimestre, si ha la spesa totale di fr. 150,746,000.

Il gruppo delle linee nuove da costruirsi dallo Stato importa una lunghezza di 4,051 chil., di cui 2,891 in costruzione. — Al 30 giugno scorso si erano spesi 260,676,000 fr. in lavori: durante il 3° trimestre se ne spesero 37,172,000, sicchè la spesa totale al 1° ottobre ascende a 297,848,000 franchi.

Finalmente le spse di studii ammontano in complesso a 10,129,000 fr., di cui 580,000 rappresentano l'importo delle spese del 3° trimestre dell'anno corrente.

Riassumendo le cifre suesposte, si rileva che la somma totale impiegata in lavori di ferrovie d'interesse generale, non ancora aperte all'esercizio al 1° gennaio 1880, ascendeva al 1° ottobre scorso ad 881,595,000 fr. In confronto del 3° trimestre 1880, la spesa fatta durante lo stesso periodo del 1881 presenta un aumento di 19,468,000 fr.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia dell'Ovest ad aprire all'esercizio, dal 13 corr., la linea da Plouaret a Lannion, della lunghezza di 16,137 m.

Lo stesso Ministro autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 20 corr. della ferrovia da Vendôme a Pont-de-Braye, avente la lunghezza di chil. 27.252, e della ferrovia da Blois a Vendôme, avente la lunghezza di chil. 33.478.

— La prossima apertura del Gottardo produce in Francia una reazione a favore del Calais-Marsiglia, ossia della linea più diretta tra l'Inghilterra ed il Mediterraneo verso l'Italia.

Mentre da una parte le Compagnie del Nord e di Lione hanno disposto un treno celere internazionale da Calais a Mentone senza trasbordo a Parigi, impiegando sole 22 ore, cioè in ragione di 60 chil. all'ora; dall'altra parte, i signori A. Donon e G. Delahante rinnovano la loro antica proposta di assumersi, senza spese e sotto il controllo dello Stato, gli studii d'una linea da Calais a Marsiglia diretta, rapida ed economica, toccando Parigi e Lione.

Tunnel sotto la Manica. — Ecco, secondo la *Réforme des chemins de fer*, lo stato attuale dei lavori del tunnel. L'autore dell'articolo, da cui è tolto il seguente brano, sig. L. Simonin, non mette in dubbio l'esito dell'impresa:

« Dal lato di Douvres, due pozzi furono da principio escavati, e dal fondo d'uno di essi una galleria trasversale è stata spinta ad una distanza di 800 m. sotto il mare. Non è la prima volta che lavori di mina sottomarina furono egualmente eseguiti, e noi stessi abbiamo percorso, nelle miniere metalliche di Cornovaglia, delle gallerie aperte sotto il mare. Non v'ha dunque alcun pericolo reale in tali lavori.

« Il terreno, che si avrà a traversare nel tunnel sotto la Manica, fa parte di quello che i geologi chiamano *cretaceo*, e lo strato che specialmente si perforerà è quello detto *creta grigia di Rouen*. Al di sopra v'ha un letto d'argilla, che si trova colà fortunatamente interposto per impedire le filtrazioni. Il solo pericolo da temere è quindi evitato, tanto più che i geologi assicurano che non s'incontrerà alcuna *falla* o fessura nella creta grigia.

« La galleria di Douvres, che formerà la base del tunnel, ha 7 piedi o m. 2.10 di diametro; essa è perforata mediante una macchina automatica inventata all'uopo, la quale taglia direttamente nella roccia e colle dimensioni volute, senza bisogno di adoperarvi la polvere: il che è di grande vantaggio per la buona ventilazione della galleria.

« Dal lato di Calais, a Sandgate, furono egualmente escavati dei pozzi ed una galleria spinta sotto il mare, nella direzione dell'altra, nell'asse geometrico del tunnel. Un bel giorno le due gallerie s'incontreranno matematicamente, come le due sezioni opposte dei tunnel del Fréjus e del Gottardo.

« La galleria di Calais è nella creta di Rouen come quella di Douvres, e si può dire che tutto questo strato cretaceo traversa la Manica, ricomparendo da una sponda all'altra in forma di un fondo di bastimento.

« È stato recentemente deciso di continuare l'una e l'altra galleria per una lunghezza di 800 m. ciascuna, in modo da avere dall'una parte e dall'altra una lunghezza totale di 1000 m. A questo punto, che sarà in breve raggiunto, si sarà percorso un decimo della lunghezza totale del tunnel, che dev'essere di 20 miglia terrestri inglesi, ossia di 32 chil.

« Questo lavoro preliminare sarà, dicesi, terminato entro qualche mese. Allora, se l'escavo continuerà dall'una parte e dall'altra, si calcola ch'entro 5 anni i minatori inglesi e francesi s'incontreranno in mezzo al tunnel. Se occorrono altri 5 anni per l'allargamento del tunnel e la posa delle rotaie, si può dire che in 10 anni una nuova meraviglia sarà compiuta nei lavori pubblici. Dopo i tunnel del Fréjus e del Gottardo, dopo il canale di Suez e la grande ferrovia del Pacifico, avremo il tunnel sotto la Manica verso il 1891, ed assai probabilmente all'epoca stessa il canale di Panama.

« Il tunnel sotto la Manica è il solo mezzo di traversata dello Stretto, che sia stato seriamente studiato. Un distinto ingegnere, il sig. Beau de Rochas, hà progettato e calcolato l'immersione d'un tubo metallico stagnato, in cui passerebbero i treni; un altro, il sig. Verard de Sainte-Anne ci parla nient'altro che di un ponte-viadotto, che egli getterebbe sopra la Manica, e le cui pile si poserebbero in fondo al mare. È noto che la profondità massima della Manica in quel punto non oltrepassa i 60 m.; di guisa che, come faceva già notare il geologo Elia di Beaumont, se s'immergessero in quel punto le torri di Notre-Dame di Parigi, che hanno 66 m. di altezza, esse uscirebbero dall'acqua di pochi metri. Checchè ne sia, il progetto del sig. Beau de Rochas e quello del sig. Verard de Sainte-Anne non sono, secondo noi, progetti bastantemente studiati, nè punto realizzabili. Non v'ha che un progetto veramente ammissibile, e che si eseguirà, quello del tunnel sottomorino, di cui è detto di sopra ».

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 13, alla *Perseveranza*:

Le Strade ferrate russe hanno le loro rotaie della larghezza di m. 1.524, mentre le europee degli altri Stati sono di metri 1.435, cioè v'è una differenza di 89 millimetri. Questa differenza sarebbe stata fatale in caso d'una guerra della Germania contro la Russia, ed il Governo fece studiare il problema da una Commissione mista, civile e militare, la quale sarebbe a nostro vantaggio.

Le Compagnie ferroviarie sarebbero in caso di rimediare alla maggior larghezza delle rotaie, lasciando la rotaia sinistra e portando più in là la destra di 89 millimetri, con un sistema proprio. Le Compagnie ferroviarie potrebbero, in 24 ore, spostare 21 chilometri di rotaie secondo, le ultime prove fatte.

Disastro a Tunisi. — L'*Agence Havas* ha per dispaccio da Tunisi, 12:

Persone giunte da Susa annunciano che il treno, partito sabato sera dall'Ouled-Laya per trasportare i malati di Keruan sull'ambulanza di Susa, è uscito dalle rotaie.

Si conterebbero parecchi morti ed un gran numero di feriti.

Un uragano sarebbe stato la causa dell'accidente. I cavalli, che conducevano il treno, spaventati, dicesi, dai lampi e dai tuoni, avrebbero preso la mano. Non appena la disgrazia fu conosciuta a Susa, furono inviate delle barelle per ricondurre i morti ed i feriti.

Notizie Diverse

Il traforo del Colle di Tenda. — Si ha da Cuneo, 20:

Stanotte fu esplosa nella galleria del Colle di Tenda l'ultima mina, che mandò in ischeggie il sottile diaframma che ancora divideva gli operaj dell'una e dell'altra parte.

Il perforamento riescì a meraviglia, non essendosi verificata la menoma deviazione nelle misure; gl'ingegneri e gli addetti che vi assistevano mostrarono piena soddisfazione.

Ancora pochi colpi di piccone, e la galleria avrà la sezione stabilita dal progetto.

L'ingegnere cav. Delfino, di Cuneo, che ne diresse i lavori, è festosamente acclamato dai tecnici, dalle Amministrazioni e dalle popolazioni.

— Secondo una lettera pubblicata nella *Gazz. del Pop.* di ieri, l'autore degli studii e del progetto del suddetto traforo sarebbe l'emerito ingegnere-capo Gio. Batta Fiorio.

Arsenale di Venezia. — Secondo notizie abbastanza accreditate (dice la *Gazz. di Venezia* del 17), il Ministro della marina avrebbe stabilito di rendere il nostro Arsenale centro di deposito delle torpediniere. Non solo verrebbero qui custodite le dieci torpediniere fatte costruire in Inghilterra, ma ne verrebbero costruite qui altre sedici.

Saline di Sardegna. — Il 18 corr. vi fu a Roma l'ultim'asta per le Saline di Sardegna. Esse vennero deliberate, al prezzo di centesimi 60 il quintale, al comm. I. Florio. Finora l'Amministrazione lo pagava alla Società francese a L. 1.80 al quintale.

Il comm. Florio rappresenta un gruppo costituito dalle Società Florio e Rubattino, dal Credito Mobiliare italiano, dalla Banca di Milano, dalla Banca Generale e dalla Casa Carrara di Genova.

Regìa dei tabacchi. — I prodotti della Regìa dal primo gennaio al primo novembre 1881, ascesero a lire 116,908,213.30, e si ebbe un aumento di L. 3,399,863.40 sul corrispondente periodo dello scorso anno.

Dalla gestione siciliana fu dato un prodotto di lire 7,614,073.60, che supera di L. 304,816.52 quello del 1880.

Ufficii postali. — Con effetto dal 1° dicembre p. v. sono istituiti i seguenti Uffizii postali di 2ª classe: Carlantino (provincia di Foggia); Confienza (id. di Pavia); Flumeri (id. di Avellino); Monteleone di Puglia (id. di Avellino); Monte Spluga (Isolato) (id. di Sondrio); Norma (id. di Roma); San Pancrazio Salentino (id. di Lecce); Sant'Omero (id. di Teramo); Valle dell'Angelo (id. di Salerno).

Esposizione internazionale mineraria a Madrid. — Al banchetto offerto nello scorso giugno dalla stampa estera a quella madrilena, il direttore della *Patria* aveva slanciata l'idea di una esposizione di prodotti indigeni delle miniere, delle industrie metallurgiche e ceramiche, di cristalli, ecc., prodotti il cui sviluppo fu assai rapido negli ultimi anni. La Giunta ordinatrice, presieduta da Castelar, patrocinata dal Ministro dei lavori pubblici, appoggiata dalla stampa di tutti i partiti, ha spinto attivamente i preparativi dell'Esposizione, che sarà aperta a Madrid nel maggio 1882, nel palazzo Yudo, posto nella passeggiata della Castigliana.

Il Ministro dei lavori pubblici inviterà i Governi esteri a mandare degli ingegneri siderurgici al Congresso internazionale della scienza mineraria e metallurgica, che si aprirà nello stesso incontro.

Numerose adesioni sono già arrivate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato fu quasi nullo, nella scorsa settimana, rispetto ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono a stento tra il 469 al 467, e per ultimo ebbero il prezzo di 468.50; le Obbligazioni relative, poco curate, rimasero a 275; i Boni del pari a 540.

Le Sarde, dimenticate affatto, ebbero sui listini il prezzo di 272, quelle delle serie A; ed il prezzo di 275.50 quelle delle serie B; le nuove quotate a 274. Le Azioni delle Ferrovie Romane diedero luogo a qualche transazione, sostenute perciò a 141 e 143.

Nominali rimasero le Palermo-Trapani, prima emissione, a 279.50; seconda emissione, a 282; le Centrali Toscane a 456; le Pontebbane a 458; le Meridionali austriache a 290.

Mercato freddo a Parigi per le Lombarde, negoziate a 303.75; le Obbligazioni relative a 285 e 283. Le Vittorio Emanuele quotate a 278 circa.

Le Azioni Ferrovie Romane trovarono danaro a 140; le Obbligazioni a 370.

CONVOCAZIONI

Società anonima del Tramway a vapore Cuneo-Busca-Saluzzo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 4 dicembre p. v. in Saluzzo, sede sociale (Stazione del Tramway), per la proposta della trasmissione di concessione e di scioglimento della Società, e per la nomina di stralciarii.

Società anonima del Tramway a vapore Cuneo-Dronero. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 5 dicembre p. v. in Cuneo, sede sociale (Stazione del Tramway), per la presentazione del bilancio dell'esercizio passato, per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la proposta di trasmissione della concessione e di scioglimento della Società, e per la nomina di stralciarii.

Società di Monteponi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 5 dicembre p. v. in Torino (via Cavour, 41), per l'approvazione dei conti della Campagna 1880-81, per la nomina dell'intero Consiglio d'amministrazione scadente d'ufficio, e per la nomina della Commissione di revisione dei conti per la Campagna 1881-82.

Società generale italiana dei telefoni. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria

pel giorno 7 dicembre p. v. in Roma, sede sociale (via Nazionale, 254), per acquisto di concessione governativa e reti telefoniche già impiantate, per assegno di retribuzione agli amministratori ed ai censori, e per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

VERSAMENTI

Società della ferrovia di Pinerolo. — Gli azionisti sono invitati ad effettuare prima del 15 dicembre p. v., presso il Banco di sconto e sete in Torino, il versamento del *3° decimo* in L. 25 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione dei fabbricati ad uso militare e fortificazioni nella piazza di Bologna, durante il trimestre 1882-84, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 195,228.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 21,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari marittimi di Venezia e sue dipendenze, durante il triennio 1882-84, per l'annuo importo medio di L. 85,060. Deposito cauzionale lire 25,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto dell'adattamento della batteria Dorica inferiore di Ancona, del presunto importo di L. 76,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 7600, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della strada da Antignano a Belvedere, per il presunto importo di L. 84,820. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva L. 8,000 presso la Cassa comunale.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo per l'appalto della fornitura di chil. 455,000 di nitrato di soda grezzo, sul prezzo complessivo di L. 218,400, ribassato del 4.50 0[0 nel precedente incanto. Consegna in due rate: la 1ª entro 80 giorni non prima del gennaio 1882, e la 2ª entro giugno 1882. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Giaveno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Giaveno-Trana, sull'importo di L. 138,160, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Cauzione L. 16,000.

— Il 1° dicembre p. v., presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco di strada nazionale compreso fra l'abitato di Orosei e la spiaggia omonima detta anche di *Sporoddai*, per la presunta somma di L. 56,150. Deposito interinale L. 2850, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 2010 di acciaio diverso in verghe od in lamiera, e di chil. 14,000 di ferro diverso in filo, in lamiera od in verghe, per il complessivo importo di L. 11,370. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 3 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Capua, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della ordinaria manutenzione degl'immobili militari delle piazze di Capua, Santa Maria ed Aversa, durante il triennio 1882-84, in diminuzione del complessivo importo di L. 70,200, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si accettano le offerte di ribasso come sopra, per l'appalto della ordinaria manutenzione come sopra delle piazze di Caserta e Maddaloni, in diminuzione del complessivo importo di L. 67,206, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di un nuovo indirizzo alle acque del fiume Lamone nella cassa di bonificazione omonima, per la presunta somma di L. 419,410. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettera di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione (dal 1° luglio 1882 al 30 giugno 1885) dei canali di bonifica a sinistra del Volturno, della lunghezza complessiva di m. 132,207, per la presunta somma annua di L. 25,520. Deposito interinale L. 6000, cauzione definitiva eguale al decimo del canone complessivo deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Cavallerizza coperta nella caserma San Domenico in Bologna, per il presunto importo di L. 50,085. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 5200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Venaria Reale durante il triennio 1882-84, per il complessivo importo di L. 22,500. Deposito cauzionale L. 2300 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, da sotto Chieti per Pretoro all'incontro della provinciale Francavilla-Lama dei Peligni, compreso fra la sommità di Colle Pernazi e l'innesto della provinciale suddetta, della lunghezza di metri 9292.30, per la presunta somma di L. 244,025. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mormanno a Scalea, compreso fra la nazionale delle Calabrie presso Mormanno, e la Sella di Colle Trodo, della lunghezza di metri 10,419.60, per la presunta somma di L. 198,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Amalfi-Positano-Meta, compreso fra Meta e i Conti di Geremenna, della lunghezza di m. 5,027.88, per la presunta somma di L. 191,647. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000, e cauzione definitiva come sopra.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 23,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870), per la complessiva somma di L. 40,598 56, così ridotta pel ribasso già offerto. Consegna entro giorni 130 in 4 rate: la 1ª di 5000 sbarre entro 40 giorni, e le altre tre di 6000 di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina per Nicosia, compreso fra Salicà e Milazzo, della lunghezza di m. 17,590, per la presunta somma annua di L. 13,000. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 900, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 20 vagoni chiusi X per la ferrovia Sicula-Occidentale.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione delle opere di terra e delle opere murarie, comprese le case cantoniere ed i caselli di guardia, per formare il corpo stradale della prima parte del tronco di ferrovia d'allacciamento fra la Stazione Centrale ed il Porto di Napoli, compresa fra il chilom. 0 ed il chilom. 2 + 547.25, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato speciale registrato a Firenze il dì 7 Novembre 1881 Registro 84, foglio 74, num. 5360, ed al quale sono uniti N. 16 disegni, sarà ostensibile da questo giorno in una delle sale della Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia S. M. Novella N. 7, p. p.

La spesa presunta per la esecuzione dei detti lavori, soggetta a ribasso d'asta, è di L. 325,000.00.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà presentare i Certificati d'idoneità e di moralità prescritti dall'Art. 2 del Capitolato generale governativo, approvato col Decreto Ministeriale 31 Agosto 1870, e la ricevuta del Cassiere centrale dell'Amministrazione Ferroviaria in Firenze, o dei Gestori di Cassa di detta Amministrazione residenti in Roma e Napoli, comprovante il deposito interinale di L. 16,250.00 in numerario o rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore od in Titoli di queste Ferrovie direttamente garantiti dallo Stato.

Il concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, con il richiamo del Capitolato speciale e suoi estremi di registrazione e con dichiarazione di aver preso esatta cognizione del medesimo e documenti in esso richiamati.

Le offerte dovranno essere presentate alla Direzione Generale in Firenze in busta sigillata, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno trentesimo dalla data del presente Avviso.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre alla firma del concorrente, portare l'indicazione;

Offerta per l'accollo della 1.ª parte del tronco di ferrovia d'allacciamento fra la Stazione Centrale ed il Porto di Napoli.

In coerenza dell'Art. 44 del Capitolato speciale sopra indicato, l'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quando anche questi non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 17 Novembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'ampliamento e sistemazione del piazzale alla Stazione di S. Giovanni, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 15 corrente al N. 5498 ed al quale sono uniti 6 disegni, sarà ostensibile dal 18 andante nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2.a Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, a titolo di cauzione provvisoria L. 2300 in danaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al Portatore od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte dovranno essere redatte in carta da bollo da una lira e presentate alla Direzione Generale non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 30 corrente in buste suggellate sulle quali, oltre la firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo dei lavori da eseguirsi alla Stazione di S. Giovanni.

Quei concorrenti che non avessero già in accollo dei lavori in corso sulle linee sociali, dovranno insieme alla offerta presentare un Certificato d'idoneità rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie Italiane, del Genio Civile o di un Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 17 Novembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del CAFFÈ e BUFFET annesso alla Stazione di ALESSANDRIA.

Col giorno 31 *Dicembre p. v.* venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso **CAFFÈ** e **BUFFET** con annesso alloggio alla Stazione di **ALESSANDRIA,** si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei detti locali, alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa Rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 10 dalla data del presente Avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'Asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi — Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, ogni concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in *Milano, Corso Magenta, N.* 24, oppure del Capo di una delle Stazioni sottoindicate, comprovante d'aver egli personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, depositata la somma di Lire **800** in danaro od in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Le Stazioni autorizzate a ricevere tali depositi sono le seguenti:

Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Casale, Como, Cremona, Ferrara, Firenze, Gallarate, Genova P. P., Ivrea, Lecco, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Monza, Mortara, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pinerolo, Pisa, Pistoia, Reggio, Savona, Spezia, Torino P. N., Treviso, Udine, Venezia, Verona P. V., Vicenza, Voghera.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo della *Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate Alta Italia in Milano* in piego suggellato diligentemente a ceralacca, portante su ambedue le facce la seguente soprascritta: « *Offerta per l'affitto dei locali ad uso CAFFÈ e BUFFET della Stazione di ALESSANDRIA* », ed in modo e tempo che le pervengano non più tardi del giorno 24 Novembre andante. — Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa che dovranno essere richiesti o a questa Direzione dell'Esercizio, od alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario ed alle altre due Ditte, che dopo di lui ebbero a fare offerta migliore. — Tale deposito poi non sarà restituito al definitivo aggiudicatario se non dopo ch'esso avrà effettuato il deposito di cauzione, ed alle altre due Ditte migliori offerenti sarà restituito tostochè sia reso esecutorio il contratto.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 26 *Novembre corrente,* alle ore 2 pomeridiane, presso la Direzione dell'Esercizio in Milano e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 Novembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

AVVERTENZA. — Ad opportuna norma degli aspiranti si porta a notizia il disposto dell'Articolo 13 del contratto coll'attuale Conduttore, del seguente tenore:

Articolo 13. — « Quando il locatario o per lo spirare della locazione o per qualunque altro motivo dovesse rinunciare al suo contratto, sarà tenuto a cedere al nuovo Cessionario scelto dalla Società, ed ai prezzi dell'estimo che sarà fatto da un perito scelto di comune accordo delle parti interessate, tutti indistintamente i mobili, servizii, attrezzi, ecc., di sua proprietà esistenti nel Caffè ».

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Bobi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 30 Novembre 1881. N. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
Per L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 47).

Il Capo III dei *Cenni sui Servizii diversi* riguarda il *movimento e servizio commerciale*, in rapporto al *traffico*, agli *orarii*, ai *ritardi* ed *accidenti*, ai *reclami* e *litigi*, alle *tariffe* e *servizii cumulativi*. Noi andremo spigolando alcuni dati generali su queste diverse materie.

Il *traffico*, prendendo sempre maggiore sviluppo specialmente sulle ferrovie dell'Alta Italia, raggiunse nel 1880 tale incremento, che si dovettero istituire dei treni nuovi per merci sopra alcune linee che prima non ne avevano, ed aumentarli in altre, per sollevare i treni-omnibus dalle operazioni di carico e scarico delle merci nelle Stazioni intermedie, e meglio soddisfare le esigenze del pubblico nella resa a destino delle merci a grande velocità.

Vennero eziandio aumentati i treni giornalieri di viaggiatori ed effettuati dei treni straordinarii assai più che negli anni precedenti.

Lo specchietto seguente dimostra l'aumento del percorso dei treni nei tre ultimi anni sulle reti principali italiane:

ANNI	ALTA ITALIA		ROMANE		MERIDIONALI		CALABRO-SICULE	
	Percorso dei treni Km.	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni Km.	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni Km.	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni Km.	Percorso medio per km. esercitato
1878	17,193,703	4,883	6,068,016	3,684	5,027,882	3,436	2,723,871	1,138
1879	17,757,903	4,968	6,222,865	3,732	5,061,001	3,509	2,859,584	2,483
1880	18,752,439	5,236	6,651,932	3,976	5,484,384	3,798	2,982,417	2,527

Circa gli *orarii*, sebbene colle importanti modificazioni attuate sulla fine del 1879 si apportassero notevoli miglioramenti nelle corse dei treni, tanto nei riguardi del movimento locale, quanto per le grandi comunicazioni, nondimeno nel 1880 si presentò l'opportunità d'introdurre altre varianti nella disposizione dei convogli, sia per le migliorate condizioni di alcune linee, sia per l'apertura all'esercizio di nuovi tronchi di speciale importanza.

Di tutte le varianti qui specificate noi non possiamo certo occuparci; accenneremo soltanto alle principali, come, per le Ferrovie dell'Alta Italia, quella attivata sulla linea Torino-Milano (dov'era da tempo richiesta una seconda coppia di convogli diretti, non consentita però dalle condizioni del traffico), mercè la istituzione di una coppia di treni ordinarii *accelerati*, svincolati dal servizio merci; quella pel treno diretto da Roma a Torino per la via di Genova, anticipandone l'arrivo a Torino; e quelle intese a migliorare le comunicazioni con Trieste, in luogo dell'orario provvisoriamente attuato all'apertura del valico della Pontebba.

Per le Ferrovie Romane, non vi fu motivo di recare importanti variazioni all'orario dei treni; e per le Meridionali, si provvide al miglioramento delle comunicazioni fra Roma e Benevento. L'orario dei treni per le Calabro-Sicule non subì importanti modificazioni fino all'apertura dei tronchi Canicattì-Caldare e Potenza-Calciano; e per le Sarde, l'apertura del tronco Giave-Oristano permise di stabilire una coppia di treni continui fra Cagliari, Sassari e Terranova.

Non mancarono però di pervenire al Ministero domande di Comuni e Camere di commercio per modificazioni d'orario, fermate, ecc., le quali non poterono in generale essere accolte. Fu pure domandata l'istituzione di un convoglio diretto notturno sulla linea Roma-Pisa, il quale non

potè aver luogo, anche per le condizioni igieniche delle località attraversate.

Devesi poi notare che, indipendentemente dall'aumento della lunghezza delle linee in seguito all'apertura di nuovi tronchi, si è verificato in questi ultimi anni un sensibile aumento nella percorrenza dei convogli sulle reti principali, come appare dal prospetto seguente:

INDICAZIONE delle FERROVIE	Anni	Lunghezza media esercitata	Percorrenza dei treni	Numero medio dei treni sull'intera rete	Percorrenza dei viaggiatori	Numero medio dei viaggiatori per treno chilometro
		kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
Alta Italia	1878	3,557	12,334,099	3,467	720,975,680	58
	1879	3,574	12,449,065	3,483	763,482,577	61
	1880	3,581	12,725,496	3,553	787,053,851	62
Romane	1878	1,647	4,612,697	2,800	315,050,402	68
	1879	1,667	4,721,846	2,832	305,489,706	64
	1880	1,673	4,960,784	2,965	331,812,235	66
Meridionali	1878	1,442	3,990,141	2,767	238,946,518	59
	1879	1,442	3,982,569	2,761	239,871,574	60
	1880	1,442	4,993,542	2,769	243,420,582	61
Calabro-Sicule	1878	1,138	2,366,642	2,079	83,448,271	35
	1879	1,148	2,456,475	2,122	88,969,518	36
	1880	1,180	2,496,810	2,115	92,043,378	38

Circa i *ritardi e accidenti*, risulta che i casi di ritardo dei treni viaggiatori oltre i limiti di tolleranza regolamentare, in rapporto al numero totale dei treni arrivati nelle Stazioni principali, furono durante il 1880:

Sulle Ferrovie dell'Alta Italia il 5.04 per cento.
» Romane » 3.88 »
» Meridionali » 2.06 »
» Calabro-Sicule » 3.83 »

Quanto agli accidenti, non possiamo che accennare esserne qui registrati tra' più gravi: N. 10 per le Ferrovie dell'Alta Italia, N. 6 per le Romane, N. 4 per le Meridionali, e N. 2 per le Calabro-Sicule, colla esposizione dei particolari e delle più o meno deplorevoli conseguenze.

Al chiudere questi cenni sulla circolazione dei treni, si fa particolare menzione dell'adozione fatta sulle Ferrovie Romane dei dischi a mano per la segnalazione dei treni stessi; e fattane l'esatta descrizione, si nota che il funzionamento di questi segnali è regolarissimo, per cui quell'Amministrazione si decise ad estenderli su tutta la sua rete, dopo averli sperimentati sulle linee Firenze-Terentola, Roma-Orte e Roma-Ceprano.

Rispetto ai *reclami e litigi*, si nota che assai limitato fu il numero dei reclami dei viaggiatori, e riflettenti questioni di poca importanza; ma maggiori, massime per l'Alta Italia, furono quelli riguardanti il servizio delle merci, reso difficile per qualche tempo dall'improvviso e straordinario aumento dei trasporti.

Quanto alle liti riflettenti l'esercizio propriamente detto, come avarie di merci, rifiuti di pagamento, ecc., nel 1880 risultano trattate ed ultimate le seguenti:

	pendenti al 1 gennaio 1880	introdotte durante il 1880	vinte	perdute	transatte e abbandonate	rimaste pendenti alla fine del 1880
Ferr. dell'Alta Italia	153	276	114	15	60	240
Meridionali	5	25	5	»	25	»
Calabro-Sicule	»	3	»	»	3	»

Gl'indennizzi pagati dalle Amministrazioni durante il 1880, in seguito a reclami per avarie, ritardi, mancanze, smarrimenti, furti, risultano come segue:

	Numero dei reclami	Indennizzi pretesi	a carico dell' Amministraz.	a carico dei terzi od agenti	TOTALE
		LIRE			
Romane	»	44,829	13,068	17,541	30,609
Meridionali	525	»	24,010	11,297	35,307
Calabro-Sicule . . .	17	»	1,936	»	1,936

Finalmente, in quanto alle *tariffe e servizii cumulativi*, durante il 1880 furono fatte parziali riforme dei regolamenti-tariffe in vigore, tanto pel servizio interno sulle reti italiane, quanto pel servizio cumulativo fra le reti stesse e le strade ferrate estere.

Tra le dette riforme si accennano particolarmente le seguenti pei trasporti in *servizio interno:* regolamento pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti; modificazioni ai regolamenti-tariffe; compenso per spedizioni ritirate dai mittenti; tariffa pei trasporti di lavori in terracotta, gesso e cemento; tariffa speciale pel trasporto di macchine agrarie; modificazioni della tariffa di transito sull'Alta Italia; tariffe speciali pel trasporto di legnami greggi sulle Ferrovie medesime; tariffa pel servizio merci allo Scalo sul lago di Como; simile per la Stazione marittima di Venezia; maggiore estensione all'applicazione delle tariffe generali e speciali; soppressione della tariffa locale N. 13 sulle Ferrovie Romane; riordinamento delle tariffe merci sulle Ferrovie medesime; nuove tariffe speciali pel trasporto di marmi, pietre e cementi sulle Ferrovie Meridionali; tariffe speciali pel trasporto della calce e del salgemma sulle Ferrovie Sicule; e tariffe per le ferrovie Milano-Saronno ed Incino-Erba.

In quanto al *servizio cumulativo italiano*, si citano le nuove Convenzioni stipulate tra le varie Amministrazioni in seguito all'apertura di nuove linee; e si accenna alla Commissione istituita con ministeriale decreto del 28 settembre 1880 per riordinare il servizio cumulativo interno, in guisa che nel trasporto delle merci e del be-

stiame a grande e piccola velocità i chilometri percorsi sopra ciascuna rete sieno addizionati per effetto dell'applicazione delle tariffe differenziali, come se la percorrenza totale si riferisse alle linee di una sola Amministrazione. L'attuazione di tale progetto presenta serie difficoltà; ma la Commissione sta alacremente studiando per poter giungere al più presto ad una riforma, ch'è vivamente reclamata dal commercio.

Accennate quindi altre modificazioni pei biglietti di andata e ritorno, di abbonamento, per viaggi circolari, ed a prezzo ridotto, si ricorda, rispetto al *servizio cumulativo marittimo*, l'attuazione di apposite tariffe speciali, in seguito a decreto ministeriale del 5 maggio 1880, per favorire lo sviluppo del traffico tra la Sicilia ed il continente attraverso lo stretto di Messina.

In quanto al *servizio cumulativo internazionale*, si accenna anzitutto al riordinamento delle tariffe e condizioni pei trasporti fra l'Italia e la Germania, approvato col decreto ministeriale del 28 settembre 1880 e posto in vigore dal 1º ottobre successivo. Nello stesso anno si potè, dopo lunghe trattative, giungere ad un definitivo accordo per le nuove tariffe e loro condizioni d'applicazione sulle Ferrovie Meridionali austriache, adottando il principio, già ammesso pel servizio cumulativo italo-germanico, di estendere ai trasporti fra l'Italia e l Austria-Ungheria le medesime tariffe che si applicano in servizio interno sulle rispettive reti ferroviarie, partecipanti al servizio internazionale.

Il riordinamento dei servizii cumulativi colla Germania e coll'Austria-Ungheria rendeva necessario di riformare anche le tariffe italo-francesi; ed a tal uopo furono avviati studii e trattative fra l'Amministrazione dell'Alta Italia e quella delle ferrovie francesi. Frattanto furono attuate parziali modificazioni alle tariffe speciali. Così pure furono ammesse alcune modificazioni nel servizio cumulativo italo-francese-svizzero ed italo-svizzero-badese.

Dai prospetti statistici quivi allegati, indicanti i trasporti a grande e piccola velocità in servizio cumulativo internazionale eseguiti nel 1880, e distinti per direzione e provenienza, per transito e categoria di merci, rilevasi che siffatti trasporti, in confronto dell'anno precedente, sono in generale aumentati; e più specialmente si ebbe un sensibile aumento nella esportazione delle derrate alimentari, che si è cercato e si cerca di favorire con opportune facilitazioni e riduzioni di tariffe. Nei trasporti a grande velocità è però notevole la diminuzione verificatasi nell'esportazione del burro, dei latticini e formaggi, nonchè della seta greggia e manifatturata.

Finalmente il trasporto della *Valigia delle Indie* attraverso l'Italia continuò anche nel 1880 ad effettuarsi secondo le norme e modalità ordinarie. E quale sia stata l'entità di tali trasporti rilevasi dal seguente prospetto:

		Viaggi	Viaggiatori	Bagagli, Colli	Valigie postali			
		N.	N.	N.	Inglesi	Francesi	Olandesi	Totale
Da Bologna a Brindisi Totale	1880	51	995	1889	21,820	1487	457	23,764
	1879	52	809	1358	11,990	1307	420	13,717
Da Brindisi a Bologna Totale	1880	52	'075	1641	8,460	606	174	9,240
	1879	51	844	1241	4,426	591	114	5,131

(*Continua*).

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

In relazione alle notizie riferite nei precedenti numeri su questo importante argomento, togliamo ora dai giornali di Genova il seguente resoconto, in attesa del verdetto che sarà pronunciato dal Ministero in base alla relazione della Commissione tecnica all'uopo delegata:

Il 23 corr., nella sala del Consiglio provinciale di Genova, si adunava la Commissione governativa, composta degli ingegneri Imperatori, Bussi e Borgnini, coll'intervento del Comitato permanente per la Succursale dei Giovi.

I membri del Comitato erano quasi tutti presenti al convegno, e con essi il nuovo assessore anziano marchese Gavotti, il quale, nell'ultima seduta del Comitato stesso, fece le più esplicite dichiarazioni in nome del Municipio, associandosi così alle rappresentanze della nostra Città nel concetto per cui fu creato il Comitato permanente.

Il comm. Millo, presidente della Camera di commercio, espose i motivi della radunanza fra il Comitato permanente e la Commissione governativa.

Prese quindi la parola l'on. Argenti, enumerando le ragioni e le considerazioni sulle quali si fondò il voto unanime del Consiglio provinciale, della Camera di commercio, e dell'Assemblea provocata dalla Camera stessa, e di altri Corpi morali e rappresentanze. Disse che la Succursale desiderata dai Genovesi deve svilupparsi dalla valle della Polcevera a quella della Scrivia, allacciandosi alla linea attuale in un punto al di quà di Serravalle. Qualunque altro punto al di là, e specialmente Alessandria, impedirebbe quelle future rettifiche e raccorciamenti, pei quali solo questa linea da Genova al Gottardo può corrispondere al carattere, che essa ha, di vera linea internazionale. Poneva quindi in evidenza come i danni, che qualche agitatore ha minacciato al Piemonte colla costruzione della Succursale desiderata da Genova, sono fiabe insussistenti.

Soggiunse che il Comitato, avendo potuto conoscere alcuni dati del progetto governativo, è rimasto impressionato dal tempo d'esecuzione, dal percorso, dalla spesa, tanto più raffrontando tali dati con quelli di progetti, con pressochè eguali tracciati, studiati da distinti ingegneri. Il Comitato ha voluto quindi indagare se altri tracciati, pure rimanendo nelle prescrizioni ministeriali, erano possibili; ed ebbe a persuadersi che meritava di essere preso in seria considerazione un tracciato suggerito dal sig. ing. Morini, applicato alla Direzione governativa.

Il Comitato, pure riconoscendo il merito grande del progetto ideato dal sig. ing.-capo, uomo tanto distinto e provetto, pure crede di dover instare perchè si faccia uno studio sul tracciato ora indicato — tracciato che restringe la spesa a soli 20 milioni, il tempo a due anni, ed il percorso del nuovo tronco a chilometri 20.

Il presidente della Commissione governativa, commendatore Imperatori, enunciato l'incarico avuto dal Ministero si fece premura di far conoscere al Comitato che, dopo l'intervista avuta domenica scorsa col Prefetto commendatore Ramognini e coll'on. Argenti, la Commissione si era occupata di questo nuovo tracciato, aveva visitata la località, e si era persuasa che meritava di essere studiato: onde si erano date disposizioni in questo senso. Effettivamente, col tracciato del sig. Morini, soggiunse il signor presidente della Commissione governativa, si sarebbero spesi 20 ovvero 21 milioni, il tempo si sarebbe accorciato a due anni, ed il percorso sarebbe stato pressochè uguale di quello del primo progetto governativo.

L'onorev. Argenti, ringraziando a nome del Comitato la Commissione governativa di quanto aveva fatto, disse che il Comitato riposava tranquillo sulla grande capacità ed imparzialità delle illustri persone che componevano la Commissione stessa. Soltanto si permetteva di fare qualche osservazione sul percorso, che sarebbe (se si seguitavano sino in fondo le idee dell'ing. Morini) riuscito minore di quello del primo progetto governativo, come minore sarebbe riuscita la galleria; ma che ciò meglio sarebbe risultato dagli studii già dalla Commissione ordinati.

L'ingegnere comm. Imperatori ringraziò a nome della Commissione, e disse che lo studio si sarebbe prontamente affrettato; e che, mentre si parlava di un costo di 20 o 21 milioni per la nuova Succursale secondo il tracciato Morini, si *intendeva di una linea a doppio binario*, così volendola il Governo, mentre il progetto presentato per la valle della Stura *ed il costo relativo si riferivano ad un solo binario*.

Il comm. Millo, licenziandosi dalla Commissione, si riservava di presentare fra pochi giorni una Memoria, a nome del Comitato, sulla questione di che si tratta.

La Commissione governativa riceveva in seguito il Comitato promotore della ferrovia per valle Stura. La Commissione, udite così le ragioni dell'una parte e dell'altra, si recava pure a visitare le località, per le quali passerebbe la linea Orba-Stura, allo scopo di riscontrare se le fatte perizie e i tracciati sono esatti. La Commissione medesima aveva già visitate le località di valle Scrivia.

Il 24 poi a mezzogiorno, nelle sale della Camera di commercio, si radunava nuovamente il Comitato permanente per la Succursale dei Giovi, e venne letta ed approvata la Memoria da presentarsi al Governo ed alla Commissione governativa tuttora in Genova.

A questo proposito, crediamo opportuno riferire dalla *Perseveranza*, del 28 corr., i seguenti brani di un suo articoletto, a cui fanno eco i giornali genovesi:

Il *Pungolo*, molto opportunamente, richiamando l'attenzione cittadina sopra diversi progetti di edilizia e di ferrovie che si vanno ventilando per Milano, o nei quali la città nostra è fortemente interessata, stampa una lettera dell'egregio ing. Prinetti relativa alla Succursale dei Giovi

Essa è suggerita dal giusto timore che ne nasca per noi, e per tutta la Lombardia ed Emilia, quel danno gravissimo di vedere spostato il punto di biforcazione della grande corrente commerciale e principale di Genova, da Novi ad Alessandria. Ciò equivale a dire che tutto il movimento, che non ha per origine il Piemonte, cioè tre quarti circa del totale, dovrebbe rassegnarsi ad una percorrenza maggiore, per Milano di 17 chilometri, e per i punti più orientali della nostra città di assai più. Si cifrerebbe quindi a milioni la maggiore spesa di trasporto, se si facesse la linea proposta per la valle dell'Orba, che sbocca ad Alessandria, invece della già progettata in addietro per la valle della Scrivia e Novi. Si tratta quindi di un interesse gravissimo per tutta la parte orientale della valle del Po, in gran parte servita dal porto di Genova, e per i rapporti del medesimo colla Svizzera e l'Austria, grave tanto che esso diventa, non più regionale, ma nazionale.....

Per riunire le nostre forze con quelle di Genova in pieno accordo, siamo persuasi che la nostra Città non può far di meglio che seguire la via iniziata dalla locale Camera di commercio, la quale, riconoscendo che i nostri interessi collimano con quelli dei Genovesi, si è posta in relazione colla consorella di colà, esternando alla medesima l'intento di appoggiarla con un voto, che crediamo sarà emesso martedì prossimo.

— Infatti ieri la Giunta municipale di Milano, approvato un Memoriale al Governo, nominava una Commissione speciale incaricata di studiare l'argomento e riferire. La Commissione è composta degl'ing. Colombo, Prinetti e Parravicini, del dott. Villa Pernice, e presidente l'assessore Tagliasacchi.

I FRENI CONTINUI

(*Contin. e fine — V. N.* 47).

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, la quale, dopo matura esperienza su diversi sistemi di freno, adottò definitivamente quello Westinghouse, non solo non trovò ch'esso sia complicato, ma v'introdusse altresì una modificazione, per cui l'azione del freno riesce più complessa.

Invece di una sola condotta principale lungo tutto il treno, se ne mettono due: una col diametro di 1″, e l'altra col diametro di 3/4″.

Ogni condotta ha i suoi accopiamenti elastici fra veicolo e veicolo, e fatti nel modo da noi già indicato.

Dal tubo piccolo diramasi un tubetto, che va alla parte superiore della *triple-valve*; ma prima di innestarvisi, passa per un manicotto ove trovasi una nuova valvola speciale denominata *double check-valve* (valvola doppia d'arresto). Nello stesso manicotto trovasi l'imboccatura di un tubo, che va al cilindro del freno.

Dal tubo grande della condotta principale parte la solita diramazione, che porta l'aria compressa al di sotto della *triple-valve*.

La doppia valvola d'arresto può avere un moto di va e vieni, e permettere od impedire che l'aria del serbatoio secondario passi nel cilindro del freno.

Ora, nelle circostanze normali, la condotta principale, quando il treno è in viaggio, è in comunicazione col serbatoio principale dell'aria compressa, la valvola a fungo della *triple-valve* è sollevata, ed il piccolo serbatoio si riempie d'aria.

La seconda condotta invece è in comunicazione coll'aria atmosferica.

Se si vuol moderare la velocità del treno, senza far uso della *triple-valve*, allora si mette la piccola condotta in comunicazione col gran serbatoio. L'aria compressa spinge la valvola doppia d'arresto, ed apre la comunicazione fra la piccola condotta ed il cilindro dei freni, senza che la *triple-valve* si risenta di quest'azione.

Per tal modo, continuando a mantenere la comunicazione del gran serbatoio colla condotta piccola, si può riuscire a frenare il treno, senza passare per la *triple-valve*.

Volendo aprire il freno, non si ha che da mettere di nuovo la piccola condotta in comunicazione coll'aria atmosferica, perchè così il cilindro si vuota e lo stantuffo ritorna alla sua posizione di riposo.

Come facilmente si capisce, accontentandosi di un freno ad aria compressa *non automatico*, basterebbe aver la piccola condotta ed i cilindri del freno senza *triple-valve*, nè serbatoio piccolo, mentre per l'automaticità occorrono sempre queste due parti.

La disposizione del freno adottata dalla Parigi-Lione-Mediterraneo è quindi il complesso di due freni, uno automatico, e l'altro non-automatico, e combinati per modo che uno agisce senza disturbare l'azione dell'altro.

Anzi, se si ha una carrozza munita dei due tubi, ed altra munita solo di quello della condotta principale, esse possono esser accoppiate, perchè allora funzionerà solo il freno automatico. Ciò è bene, massime se le carrozze della Parigi-Lione-Mediterraneo vanno in servizio cumulativo su di una ferrovia ove trovasi il Westinghouse semplicemente automatico.

Questo modo di far funzionare il freno è certo assai ingegnoso ed utile, massime per moderare la velocità su lunghe discese; non crediamo però che sia necessario, perchè col freno semplice automatico si ottiene lo stesso effetto. Ciò dimostrarono chiaramente le esperienze fatte nel 1879 sulle ferrovie dell'Ovest, sotto il controllo governativo.

In queste esperienze si scelse una discesa del 17 0/00, lunga 6 chil. fra Ifs e Fécamp; e si constatò che, mettendo nella locomotiva un *indicatore della velocità*, il macchinista potè mantenere costante la velocità del treno, senza alterare la pressione dell'aria nel serbatoio e nella condotta.

Per ottenere tale scopo, il macchinista non ebbe che a girare di tanto in tanto il robinetto a tre vie, perchè, a seconda della velocità indicata, regolasse l'uscita e l'entrata dell'aria.

Nelle circostanze normali, quando non usasi il freno continuo, il rallentamento sulle lunghe discese si ottiene col controvapore e col freno del *tender*; ma l'effetto non

può mai esser così regolare e senza scosse, come quando si ha nelle mani un mezzo di agire colla forza ritardatrice su tutta la lunghezza del treno.

Quello che riteniamo quasi indispensabile per raggiungere lo scopo usando il freno continuo, si è di munire il macchinista di un mezzo che lo avvisi ad ogni istante della velocità del suo treno. Ciò viene ora applicato generalmente nelle ferrovie inglesi e francesi, e può esser utile continuamente in viaggio, affine di mantenere la velocità delle macchine nei limiti fissati dall'orario.

Abbiamo fatto questa digressione per dimostrare come la *triple-valve* non sia in pratica riconosciuta complicata e facile a guastarsi, e per fare risaltare i vantaggi che da essa si ottengono nella condotta dei treni.

Conchiudendo ora circa il punto della solidità degli organi di cui il freno è composto, diremo che, quantunque le Compagnie di strade ferrate, nel fare il contratto colla Compagnia di Westinghouse siensi riservate il diritto di far riparare da quest'ultima i pezzi speciali da essa forniti, al prezzo di 25 franchi all'anno per veicolo, pure l'esperienza ha dimostrato che tal cifra non è sorpassata, e che le Compagnie trovano il tornaconto a far esse stesse le riparazioni (1). —

Esaminiamo, per ultimo, i due freni ad aria, sotto il punto di vista della loro applicabilità al materiale esistente.

Il freno Hardy, pel suo modo di funzionare, dev'essere sempre messo verticalmente; invece il freno Westinghouse può avere qualunque posizione. Quindi, dei due freni, quello che si presta più facilmente ad esser applicato al materiale esistente, qualunque sia il genere di freno di cui è munito, è il Westinghouse.

Il freno Hardy ha, come già si disse, una corsa limitata; quindi occorre che la distanza dei ceppi dal cerchione sia sempre piccola (5 m/m), affinchè essi possano essere premuti.

Nel freno Westinghouse invece la maggior corsa concessa allo stantuffo fa sì che i ceppi possano esser messi in azione anche se distanti di qualche centimetro dai cerchioni; quindi, sotto questo punto di vista, il Westinghouse abbisogna di minor cura che l'Hardy.

Conclusione. — Da quanto fin qui siamo andati esponendo, risulta come il sistema migliore di freno continuo fra quelli che ebbero la sanzione di una lunga esperienza, sia quello ad aria compressa automatica del Westinghouse.

Il sistema Hardy potrebbe forse adottarsi su linee secondarie, ove meno necessaria può riescire la dote dell'automaticità.

Ma anche in questo caso, per un'Amministrazione di strada ferrata non può riuscir conveniente l'adozione di due sistemi di freno continuo, *se non quando si possa confinare assolutamente il materiale munito di un tal genere di freno, a dati rami di linea.*

Ed anche allora, se le macchine usate per queste linee sono di forza limitata al piccolo traffico a cui sono destinate, l'adozione del freno Hardy potrebbe avere un inconveniente abbastanza rilevante. Supponiamo, p. es., di aver una linea secondaria esercita con piccole macchine, e che abbia molte fermate.

Al momento in cui il treno è per arrestarsi, la macchina ha una pressione più bassa della normale, ed allora si richiede una non piccola quantità di vapore per far agire il freno. E siccome dopo pochi istanti il treno deve ripigliare il suo viaggio, così può accadere che la pressione in caldaia non sia più sufficiente per superare il primo sforzo che incontra la macchina per *ispuntare il treno.*

Quindi il benefizio del freno continuo, che è pur quello di aumentare la celerità del treno e diminuire la durata delle fermate, cesserebbe subito.

Invece col freno Westinghouse il vapore che si consuma è preso in modo costante ed in piccola quantità durante il viaggio, affine di accumulare la forza frenatrice sotto forma di pressione nel serbatoio principale e nella condotta del freno; quindi tal consumo di vapore non ha influenza sensibile sulla macchina.

Per questo motivo ci pare che sia più giusto avere anche per le linee secondarie un freno, il quale si presti esuberantemente a tutte le esigenze, tanto nella sicurezza del funzionamento, quanto nell'energia.

Nelle linee poi percorse da treni diretti, e dove il materiale non può essere localizzato, l'adozione di due sistemi di freno creerebbe una tal difficoltà all'esercizio, e richiederebbe tanto materiale in più, che nessuna Amministrazione, crediamo possa pensare a simile misura in modo definitivo.

Nelle reti italiane poi, e specialmente in quelle dell'Italia superiore, ove sonvi tanti passaggi in montagna a pendenze considerevolissime, non vi ha dubbio che il sistema da preferirsi sia quello che presenta il grande vantaggio dell'automaticità.

È ciò è confermato, non solo da quanto si fa in America ed in Inghilterra, ove le nuove applicazioni di freni continui si fanno con un sistema automatico, e preferibilmente con quello Westinghouse; ma anche da quello che fa ora la Francia, ove, con rara concordia, le Ferrovie si pronunziarono per il freno Westinghouse (1).

Solo le ferrovie del Nord fanno eccezione; ma per esse convien notare come, avendo fin da molti anni incominciato l'applicazione del freno Smith, unico pratico fino allora conosciuto, si trovò al momento in cui venne introdotto in Europa il freno Westinghouse, con una gran quantità di locomotive e di veicoli già muniti del freno a vuoto. Gettar via tutto per l'impianto del nuovo freno, non sarebbe stato da buon amministratore; quindi, pure riconoscendo i vantaggi del freno automatico su quello a vuoto non automatico, si prefissero di migliorare il freno Smith nel modo più conveniente.

Adottarono allora la modificazione Hardy, che aboliva il cautchouch nel cilindro, per sostituirlo col cuoio; applicarono l'apparecchio elettrico per riconoscere se il freno è o no in istato di funzionare; adottarono un sistema per far aprire automaticamente il freno quando il macchinista, passando innanzi ad un disco chiuso, non se ne fosse accorto ed avesse lasciato continuare il treno, ecc.

Con queste costose modificazioni, non tutte però egualmente sicure e pratiche, cercarono di rendere il freno non automatico il meno imperfetto possibile, senza però farlo neanche approssimativamente comparabile con quello automatico ad aria compressa.

S. FADDA.

(1) Vedi MORANDIÈRE, libro citato, pag. 20.

(1) Crediamo utile riportar qui tradotto quanto, a tal proposito, scriveva il Ministro dei lavori pubblici di Francia, Sadi Carnot, nella già citata sua circolare del 2 corr.

« L'attenzione delle Compagnie si è portata in modo particolare sulla questione dei freni continui, che tanto interessa la sicurezza dell'esercizio.

« La Compagnia del Nord possiede ora 359 macchine e 988 carrozze o carri a bagaglio, muniti di freno continuo (a vuoto, sistema Smith). Il numero delle carrozze con freno che si costruiscono, e che si riceveranno fra pochi mesi, è di 900.

« La Compagnia dell'Ovest, che per la prima fece l'applicazione dei freni continui, ha dato la preferenza ai freni ad aria compressa (sistema Westinghouse). Essa ne ha munito 150 macchine e 1876 vetture. Questa cifra salirà presto a 230 per le macchine e 1980 per le vetture. Prima che spirino due anni, tutto il suo materiale da viaggiatori, cioè 620 macchine e 3720 veicoli, saranno muniti del freno Westinghouse.

« La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo fece confronti pratici per rendersi conto simultaneamente dei vantaggi e degli inconvenienti rispettivi dei freni Westinghouse e Smith; e finì per iscegliere il freno Westinghouse, perfezionato dagli ingegneri del proprio servizio; essa ha deciso l'applicazione di questo freno a tutto il suo materiale da viaggiatori, e ne fece già le ordinazioni. Alla fine dell'anno 1881, essa avrà costruito nelle proprie officine e messo in servizio dei freni

continui sul treno celerissimo che va da Parigi a Nizza; e si prepara a continuare regolarmente l'applicazione dei detti freni a tutti gli altri treni diretti, stanziando nel bilancio i crediti occorrenti.

« La Compagnia del Mezzodì ha adottato egualmente il freno Westinghouse; essa lo ha applicato su quattro treni, la cui composizione rappresenta 25 macchine e 61 carrozze o carri a bagaglio (treno celere da Bordeaux a Cette, e direttissimo da Narbonne a Cerbère). Restano ancora a questa Compagnia da completare col freno indicato, 14 treni che comprendono 45 macchine e 283 carrozze. La stessa Compagnia annunzia poi che alla fine del corrente anno avrà già applicato il medesimo sistema di freno al doppio treno diretto da Bordeaux a Bayonne.

« La Compagnia dell'Est esperimentò finora il freno elettrico Achard. Gli esperimenti, tuttochè soddisfacenti, non paiono alla Compagnia abbastanza concludenti; e pur continuando a farli, decise l'applicazione del freno Westinghouse a tutti i suoi treni postali e diretti, che comprendono 80 macchine e 400 carrozze. Essa annunzia che questi treni saranno messi in servizio nel termine prescritto dalla circolare 13 settembre 1880.

« La Compagnia d'Orléans, in presenza degli esperimenti fatti dalle altre Compagnie sui freni Westinghouse, Smith ed Achard, giudicò utile esperimentare il freno Heberlein ed un nuovo freno a catena, sistema Wenger, riservandosi, per l'applicazione definitiva, di approfittare degli esperimenti delle altre Compagnie. Essa è quindi condotta a limitare la sua scelta fra il freno Westinghouse ed il freno Smith.

« L'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato esperimenta il freno elettrico Achard; essa ha inoltre l'intenzione di applicare, sia il freno Smith, che quello Westinghouse, a 20 macchine e 200 carrozze, ed inscrivere nel suo bilancio i crediti necessarii. Essa terrà conto, per la scelta definitiva, delle disposizioni adottate sulle reti limitrofe, colle quali ha frequenti scambii di materiale ».

Nostre Corrispondenze

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI ELETTRICITÀ.

Parigi, 20 novembre.

Tutti i sistemi d'illuminazione elettrica appartengono a due classi ben distinte: quelli che utilizzano la luce emessa dalla combustione di due carboni, disposti sullo stesso asse nel prolungamento l'uno dell'altro, oppure parallelamente tra loro; e quelli che forniscono la luce per l'*incandescenza* d'una materia resistente, riscaldata al calor bianco dalla corrente voltiana. In altre parole, si distinguono due grandi categorie di lampade elettriche: *ad arco voltaico*, e ad *incandescenza*.

I sistemi esposti nel Palazzo dell'Industria appartengono all'una ed all'altra categoria; una sola eccezione si volle ammettere per la *lampada-sole* dei signori Clerc e Bureau, in quanto essa sembra partecipare dei caratteri speciali dell'arco voltaico e della incandescenza. Noi stessi restammo lungo tempo indecisi sulla questione; ma infine abbiamo dovuto conchiudere, che codesto sistema deve appartenere alla categoria delle lampade *ad incandescenza*.

Consideriamo, infatti, il funzionamento della lampada-sole. Due carboni, disposti in forma d'un V, si trovano immersi in una massa refrattaria: le loro estremità però non sono a contatto; ma si trovano ad una certa distanza, ed un piccolo canale è praticato nel blocco in corrispondenza alle estremità dei due carboni. La corrente passa in uno dei carboni, segue il canaletto, e continua il suo percorso lungo il secondo carbone, per riprendere poi il conduttore. Il passaggio della corrente nel canaletto determina il riscaldamento della materia refrattaria circostante, la quale, divenendo incandescente, manda la luce. Il canaletto stabilito tra le due estremità dei carboni non ha dunque altro scopo che di facilitare il passaggio della corrente attraverso il blocco, ma l'illuminazione è prodotta *esclusivamente* dall'incandescenza della materia refrattaria.

La *lampada-sole* venne assoggettata ad una serie di esperienze da parte di una Commissione, composta di professori ed ingegneri del Belgio, per istabilire in modo esatto gli elementi principali che si riferiscono a questo nuovo sistema d'illuminazione. Ecco l'analisi sommaria del rapporto fatto su tali esperienze, che durarono dal 21 marzo al 5 settembre 1881 (1).

Il fotometro di Bunsen servì alla misura delle intensità luminose, adottandosi quale tipo la lampada-moderatore del sig. Deleuil, equivalente ad una lampada Carcel.

Le determinazioni della forza motrice si fecero coll'indicatore Richards, ed i diagrammi ottenuti si misurarono col planimetro di Amsler.

Le intensità delle correnti vennero misurate con un elettro-dinamometro di Siemens, e ridotte poi in *Ampères*. Infine le lampade erano alimentate da una macchina autoeccitatrice di Gramme, del tipo n. 1, costrutta per l'alimentazione di 4 ad 8 candele Jablochkoff.

Il seguente prospetto riassume i risultati ottenuti:

GIORNO ed ORA delle ESPERIENZE		Numero di giri della macchina Gramme	LAVORO totale	LAVORO a vuoto	LAVORO utile	Numero delle lampade	Grossezza dei carboni	Intensità luminosa massima d'ogni lampada	Numero di carcel per cavallo	Numero di cavalli per lampada
			cavalli-vapore	cavalli-vapore	cavalli-vapore		m/m	carcel		
3 agosto	8.12 a 8.30	1950	20.9	7	13.9	12	11	105	90	1.16
»	8.33 a 8.45	»	18.7	»	11.7	»	»	100.5	103	0.97
»	9.24 a 9.35	»	20.9	»	13.0	8	22	126	72	1.70
»	11.5 a 11.6	»	22.8	»	15.8	6	»	231	88	2.60
20 agosto	8.0 a 8.10	2060	26.7	7	19.7	12	11	140	85	1.6
»	8.17 a 8.18	»	20.—	»	10.—	»	»	126	79	1.6
»	8.21	»	24.9	»	17.9	»	»	120	80	1.5
»	8.28 a 8.30	»	23.5	»	16.5	»	»	85	61	1.4
»	0.34 a 8.35	»	22.5	»	15.5	»	»	66	51	1.3
»	9.8 a 9.12	»	18.6	9.2	9.4	3	30	208	66	3.1
»	9.21 a 9.22	»	18.6	»	9.4	»	»	205	65	3.1
»	9.30 a 9.40	»	16.2	»	7.—	»	»	180	77	2.3
»	9.56 a 9.58	»	15.7	»	6.5	»	»	165	76	2.2
»	10.15	»	16.4	»	7.2	»	»	145	60	2.4
»	10.16	»	17.7	»	8.5	»	»	115	40	2.8
»	10,19	»	17.—	»	7.8	»	»	93	37	2.6
»	10.46	»	18.—	»	8.8	2	35	612	139	4.4
»	10.47	»	17.3	»	8.1	»	»	568	138	4.—

Riproduciamo poi le seguenti importanti considerazioni dell'*Engineering*, a proposito di queste esperienze:

1° La velocità delle macchine Gramme, compresa tra 1900 e 2000 giri per minuto, è troppo grande e contraria alla buona conservazione delle macchine.

2° Il lavoro assorbito venne diviso in lavoro totale, lavoro a vuoto, e lavoro utile. Le due ultime colonne del prospetto si riferiscono soltanto al lavoro utile. Devesi tener conto di tale particolarità, poichè, se si stabilisse il calcolo in base al lavoro totale, le cifre relative sarebbero notevolmente modificate.

3° Il potere illuminante diminuisce durante un certo tempo, a datare dal principio dell'esperienza, ed acquista un valore di regime, che varia dal 50 al 60 0[0 del valore iniziale. Nel tempo stesso l'intensità della corrente e la forza motrice assorbita diminuiscono, ma con minore rapidità.

4° L'effetto utile d'illuminazione per ogni cavallo è,

(1) Vedi *Engineering*, 4 novembre 1881 (n. 829).

nel periodo di regime, di 51 e 52 carcel. qualora s'adottino dei carboni di 11 m|m.

5° Non bisogna poi dimenticare che la zona luminosa d'ogni lampada è alquanto ristretta, e che i risultati fotometrici corrispondono alla direzione di massima luce.

6° Se si paragona l'effetto utile illuminante ed il lavoro assorbito, la lampada-sole si trova in un grado d'inferiorità rispetto alle lampade ad arco voltaico ed a correnti alternate.

In complesso, la lampada-sole presenta delle proprietà interessanti da esaminarsi; essa possiede delle qualità preziose di costanza e di colore della luce emessa, che la rendono applicabile particolarmente all'illuminazione dei saloni. La sala n. 2 dell'Esposizione, nella quale si trovano raccolti numerosi quadri, dà un'idea dei vantaggi particolari di tale sistema.

La spesa d'illuminazione richiesta dalla lampada-sole si può così decomporre:

a) consumo dei carboni,
b) rinnovazione del blocco refrattario,
c) forza motrice.

Il consumo dei carboni è debolissimo, per modo che la spesa rispettiva è piccolissima.

La durata del blocco refrattario non è ancora bene stabilita: gl'inventori la fissano ad 80 ore, ma questa cifra sembra contestata dalla pratica. Il costo della rinnovazione del blocco è di circa 50 centesimi.

Riguardo alla forza motrice, abbiamo già detto ch'essa riesce superiore a quella richiesta, in pari condizioni d'intensità luminosa, dalle lampade ad arco voltaico.

Questo sistema presenta, senza dubbio, il vantaggio della massima semplicità, la quale è però compensata dal consumo relativamente importante del blocco refrattario. È il lato debole dell'apparato; ma non dubitiamo che coll'impiego di materiali più resistenti, che verranno in seguito esperimentati, si toglierà almeno in parte simile inconveniente. Una bella applicazione si sta intanto preparando all'*Opera* per illuminare le pitture del Ridotto, oggidì quasi invisibili, con lampade speciali emettenti la luce dal basso all'alto.

Ing. N. Stefanini.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

A cagione delle pioggie torrenziali di questi giorni, la linea da Genova a Ventimiglia trovasi interrotta in due punti, cioè fra Taggia e San Remo per la caduta del ponte Armea, e fra Bordighera e Ventimiglia per la caduta del ponte sul torrente Vallecrosia. Crediamo però, se il tempo si metterà al buono, che il servizio ferroviario potrà essere ripreso regolarmente fra due o tre giorni.

><

Sappiamo che, in seguito a domanda della Intendenza di finanza di Milano, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia raccoglierà i dati necessarii per giudicare degli effetti economici della Esposizione nazionale di Milano per ciò che riguarda il servizio dei viaggiatori.

><

Da una distinta gentilmente comunicataci sugli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 3°. trimestre 1881, rileviamo ch'essi sommano a 24, cioè 6 nel mese di luglio, 6 nel mese di agosto, e 12 nel mese di settembre. Per la maggior parte ebbero per conseguenza la rottura di alcuni vetri; ma però si deplorano una ferita ad un frenatore ed a tre viaggiatori, benchè, a quanto pare, leggiere.

><

Alla visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio del 3° e 4° tronco della linea di Vallelunga, la Società delle Meridionali ha dato incarico di rappresentarla, nella sua qualità di esercente delle ferrovie della Sicilia, ai sigg. comm. Fedrighini, delegato per l'esercizio delle Ferrovie siciliane, ed ing. Agostini sotto-Capo servizio della manutenzione.

><

I Comuni di Vaglia, Borgo San Lorenzo, Calenzano, Scarperia, Barberino di Mugello, San Piero a Sieve e Fiesole hanno deliberato di far voti al Governo perchè sia posto sollecitamente mano alla costruzione della strada ferrata che deve percorrere la Valle di Carzia (linea Faenza-Firenze), onde si possa dare lavoro alla classe operaia.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia autorizzò l'apertura di gara per le seguenti forniture: *a*) 60,000 chilogrammi di piastre di rame e rame in foglie e barre; *b*) chilog. 60,000 di crine per vetture; *c*) 60,000 chilog. di sevo di bue; *d*) chil. 600,000 di cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per locomotive e *tenders*; *e*) chilog. 700,000 di lamiere di ferro, dello spessore di oltre 4 millimetri; *f*) cassette 1500 di biacca fina, e chilog. 50,000 di biacca ordinaria; *g*) chilog. 55,000 di olio di ravizzone o di colza per illuminazione.

><

La Direzione dell'esercizio delle suddette ferrovie fu invitata dal Consiglio di amministrazione a preparare lo schema di Capitolato per la fornitura di 116,000 tonnellate di carbone minuto inglese.

><

Il servizio di presa e consegna a domicilio a Busto Arsizio fu aggiudicato alla ditta Della Torre.

><

L'Amministrazione predetta ha approvato il preventivo della spesa occorrente per la illuminazione della Stazione di Alessandria col sistema Siemens.

><

La Società della Miniera carbonifera di Pienza e Murlo ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio perchè abbia a patrocinare presso il Ministero dei lavori pubblici una sua domanda, tendente ad ottenere che le Amministrazioni delle strade ferrate Romane e Meridionali, come già sta facendo quella dell'Alta Italia, esperimentino su qualche loro locomotiva una griglia speciale, di cui essa Società ha la privativa. Questa nuova griglia sarebbe destinata a portare una grande economia nel consumo di combustibile, per la locomozione, come d'altronde la Società della Miniera predetta ha potuto constatare nel servizio della linea privata ad essa appartenente.

A proposito poi della stessa Miniera, sappiamo che da questa si estraggono ora poco più di 15,000 tonnellate di lignite (delle quali 10,000 sono acquistate dall'Amministrazione delle ferrovie Romane, 4000 da quella dell'Alta Italia, e 1000 circa da altre industrie), mentre qualora tale industria fosse agevolata, si potrebbero estrarre anche subito non meno di 30,000 tonnellate all'anno di combustibile, ed in breve tempo arrivare anche alle 100,000 tonnellate.

L'onorevole Baccarini al quale sta tanto a cuore, e giustamente, tutto ciò che riflette la industria nazionale non mancherà certo di posare la sua atten-

zione sulla convenienza di aiutare, per quanto è possibile, anche l'industria della Società in discorso, la quale, se agevolata in modo conveniente, apporterà non lievi beneficii all'economia della locomozione.

><

Il giorno 21 corrente mese ebbe luogo il 1° esperimento d'asta per l'appalto del tronco Casalmaggiore-Piadena, della linea di 3ª categoria Parma-Brescia-Iseo. L'appalto stesso fu provvisoriamente deliberato al signor Peschiera Achille per la somma di lire 881,418.32, ossia col ribasso del 31.89 0|0 su quella di appalto. — La scadenza dei fatali è stabilita pel giorno 16 del prossimo dicembre.

><

Sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto dei seguenti tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge del 29 luglio 1879.

1. Linea *Belluno-Feltre-Treviso* — Tronco da Bribano al torrente Viera, della lunghezza di m. 10,415, e dell'importo a base d'asta di L. 1,031,000.

2. Linea *Battipaglia-Castrocucco* — Tronco da Agropoli a Rutino, della lunghezza di m. 6,000, e dell'importo di appalto di L. 8,900,000.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha poi presentato all'approvaz.one superiore il progetto definitivo del tronco della linea Aquila-Rieti, da Rocca di Corno a Ponte Santa Margherita, della lunghezza di m. 17,300, e del costo approssimativo di L. 10,600,000, compreso l'importo del materiale mobile.

Riservandoci di dare ampii particolari tecnici sui predetti progetti, passiamo intanto in rassegna uno di quelli di cui già abbiamo annunziata la presentazione in un precedente numero, quello cioè che riguarda il tronco dal sotterraneo del Grotto a Villafranca, della linea di 1ª categoria da Parma a Spezia.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 4,640, ed il suo importo complessivo rileva a L. 2,200,000; della qual somma, L. 1,930,000 per lavori da appaltare, e L. 270,000 per spese e provviste da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa.

Le opere d'arte previste nel progetto sono 27; e di queste n. 24 hanno una luce inferiore a m. 5, una è di m. 7, un'altra di m. 8, e l'ultima di m. 14. Inoltre è prevista la costruzione di una galleria, della lunghezza di 100 m., e di tre passaggi a livello.

Il profilo della strada è progettato con una unica pendenza in ascesa dell'8 per mille; e la planimetria è costituita da m. 3,140.49 di allineamenti retti e da m. 1,500 di tratti in curva, il cui raggio minimo è limitato a m. 400.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 novembre 1881.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco da Cervia al Rubicone, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini (esclusi i fabbricati per le Stazioni e per le case cantoniere e l'armamento della via);

Un progetto di appalto per la costruzione dei fabbricati delle case di guardia e Stazioni, per le travate metalliche e per la provvista delle traversine di armamento del tronco Biadene-Signoressa, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Un progetto di appalto per consimili costruzioni e provviste lungo il tronco Signoressa-Treviso, della ferrovia medesima.

Furono del pari approvati i progetti concernenti:

La costruzione della Stazione definitiva di Marotta, lungo la ferrovia Bologna-Ancona;

La costruzione della Stazione definitiva di Sassari;

L'impianto di un nuovo rifornitore nella Stazione di Trivigno, lungo il tronco Potenza-Metaponto, della ferrovia Eboli-Metaponto;

L'aggiunzione di nuovi binarii nella Stazione di Verona, lungo la ferrovia Milano-Venezia;

La deviazione della strada Tiburtina al Portonaccio, presso Roma, con costruzione di due cavalcavia, l'uno sulla ferrovia Roma-Orte, e l'altro sul binario della strada militare di circonvallazione;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Orzinuovi, al ponte sull'Oglio, al confine cremonese, in provincia di Brescia;

La costruzione di un ponte in muratura sul Fortore, nel tronco Foiano-San Bartolomeo in Galdo, della strada provinciale di 1ª serie detta di Val Fortore, in provincia di Benevento;

E la costruzione di una travata metallica pel ponte sul Basento, nel 1° tronco Albano-Basento della strada provinciale di 2ª serie Albano-Marsiconovo, in provincia di Potenza.

><

Abbiamo da Milano:

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha nelle sue ultime sedute prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò il rifacimento di binarii sul tronco Pordenone-Casarsa;

Autorizzò la riparazione, riducendole a tipo moderno, di n. 5 locomotive di vecchio modello;

Approvò le spese occorrenti a migliorare le condizioni dei dormitorii dei macchinisti nelle Stazioni di Vicenza, Legnago, Como, Vercelli, Gozzano e Arona;

Autorizzò l'ampliamento e il riordino della fermata di Bogliasco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario governativo. — Nella seduta pom. del 23 corr., il Ministro dei lavori pubblici presentò alla Camera dei deputati il progetto di legge per la proroga dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane per un anno, per conto dello Stato.

Riscatto di ferrovie. — Nella tornata del 26 corr., il suddetto Ministro presentò alla Camera il disegno di legge per l'approvazione delle Convenzioni per il riscatto delle linee Vicenza-Schio, Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Pisa-Colle Salvetti e Tuoro-Chiusi.

Ferrovia Pisa-Collesalvetti. — La *Nazione* ha da Pisa, 27:

Secondo le Convenzioni per il riscatto della ferrovia di Collesalvetti e per la liquidazione dei conti dell'esercizio finora tenuto di quel tronco ferroviario per parte della Società delle Strade Ferrate Romane, la cessione della ferrovia e suoi annessi allo Stato daterà dal 1° gennaio 1882. Il prezzo di riscatto è stato convenuto in L. 2,333,000, che corrispondono all'annualità calcolata in L. 119,175 e capitalizzata al 5 per cento. Il pagamento avrà luogo entro un trimestre dal giorno in cui la Convenzione di riscatto sarà approvata per legge, purchè la Provincia abbia consegnati al Governo tutti i titoli comprovanti la libera proprietà

della ferrovia. Se per avventura la legge di approvazione subisse un qualche ritardo al di là del 1° gennaio 1882, è stato convenuto che, anche in questo caso, la somma dovuta per prezzo di riscatto diverrà fruttifera a favore della Provincia dal 1° gennaio 1882 fino al giorno dell'effettivo pagamento.

La Società delle Romane poi, a stralcio e transazione delle pendenti vertenze, ha concordato nella cifra di lire 277,860.64 la somma da essa dovuta alla Provincia di Pisa per reddito netto dell'esercizio della linea dal 1° aprile 1874 a tutto il 31 dicembre 1880. All'incontro, la Provincia di Pisa si è riconosciuta debitrice di 77,359 27 lire alla Società delle Romane per lavori complementari da questa eseguiti nell'interesse della Provincia.

La differenza a carico della Società delle Romane è perciò di L. 200,501.37. A questa somma dovrà aggiungersi l'altra, della quale la Società delle Romane resulterà debitrice per l'esercizio 1881, e che, calcolata in base ai criterii ormai convenuti, è da ritenersi ascenderà a circa lire 80,000.

Nuove costruzioni ferroviarie. — Leggiamo nel *Diritto* del 26:

In questi giorni si è parlato di accordi intervenuti fra gli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e delle finanze intorno ad un progetto di nuove ferrovie. Si disse inoltre che una certa somma — fissata da taluni in 9 milioni — sopravvanzante in una parte del bilancio, sarebbe destinata ad accelerare le costruzioni ferroviarie già approvate dal Parlamento.

Avendo prese informazioni in proposito, possiamo accertare che tali notizie sono in parte insussistenti, in parte inesatte. Ecco come stanno le cose:

Nella legge in corso d'esecuzione, trovansi assegnati 84 milioni per le linee Aquila-Rieti, Termoli-Campobasso e Campobasso-Benevento. Ora, siccome queste linee si costruiscono dalla Società delle Meridionali secondo l'antica Convenzione, così i detti 84 milioni verranno impiegati per anticipare altri lavori e pagare i riscatti della rete provinciale veneta, della linea Tuoro-Chiusi e di quella Pisa-Colle Salvetti.

(*N.B.* Riferendo noi dal *Diritto* queste notizie, non possiamo astenerci dal fargli notare ch'esso riporta, poco dopo, *testualmente* parecchie notizie dal *Monitore delle strade ferrate* senza citarlo. Ci appelliamo di nuovo alla giusta reciprocità ed onestà giornalistica).

Ferrovia Novara-Pino. — Si ha da Varallo-Pombia, 23:

L'impresa assuntrice del primo tronco della linea Novara-Pino festeggia il compimento dell'ultimo nucleo della galleria Varallo-Pombia; lavori importantissimi per l'intera linea e rapidamente compiuti. Assistono a questa festa del lavoro il prefetto di Novara, i deputati, l'autorità amministrativa, il direttore Giambastiani e il personale di dirigenza, i rappresentanti dell'Impresa Gentili e numerosi invitati, tutti raccolti ad ospitale refezione nell'ultimo tratto di galleria, all'imbocco, mutato in elegantissima sala.

Ferrovia Bologna-Portomaggiore. — Da Bologna, 24, scrivono alla *Perseveranza*:

Nell'ultima seduta del Consiglio comunale si è approvata la quota spettante al nostro Comune per la costruzione della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore; quota che è di L. 353,000. Si è ormai certi che la costruzione di questa linea diventerà presto una realtà. Già il Comune di Budrio ha deliberato il suo concorso alla spesa; la Provincia di Ferrara, sul suolo della quale deve passare in parte la ferrovia, pare non sollevi difficoltà; infine l'on. Baccarini avrebbe date speranze che questa linea sarà inscritta nei 1550 chilometri di quarta categoria, approvati dal Parlamento nazionale.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Nella seduta del 6 dicembre p. v., il Consiglio provinciale di Roma avrà a discutere sulla Convenzione con la Deputazione provinciale di Perugia circa il contributo delle provincie Romana ed Umbra nella spesa della ferrovia Viterbo-Attigliano.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Nel giorno 9 dicembre p. v., alle ore 11 antim., presso la Prefettura di Ravenna, si apriranno gli incanti per l'appalto dei lavori di costruzione delle pile e delle spalle del ponte sui fiumi uniti Ronco e Montone, per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, nel tronco Ravenna-Bevano, sulla somma di L. 63,700.

Gli offerenti, per essere ammessi all'incanto, dovranno presentare il certificato di avere versato in una Tesoreria provinciale la somma di L. 3,200, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti e in altro modo.

Il termine utile per la completa esecuzione dei lavori è di mesi sei consecutivi, a partire dal giorno della consegna.

L'impresario sarà tenuto a prestare una cauzione di lire 6,400 in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie in Sardegna. — Il 26 mattina si è costituita la Commissione per la strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci in Sardegna, eleggendo a presidente l'on. Cocconi ed a segretario l'on. Giordano.

Prima di prendere una deliberazione definitiva, ha stabilito di sentire il Ministro dei lavori pubblici, invitandolo ad intervenire in seno alla stessa Commissione in una prossima seduta per dare alcuni schiarimenti.

Stazione dell'Alberese. — Col 1° dicembre p. v. sarà aperta al pubblico la nuova Stazione dell'Alberese, situata al chilometro 173 della linea maremmana, fra Grosseto e Talamone, pel trasporto dei viaggiatori e bagagli, del bestiame, dei veicoli, e per le merci a grande e piccola velocità, limitatamente per ora al servizio interno.

Tramways di Roma. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 21 corr., doveva deliberare sulle modificazioni al Capitolato per la concessione di una nuova linea di *tramway* dalla piazza di San Silvestro alla piazza Cavour e viceversa.

Lavaggi domanda se, per i danni che ne risentono i vetturini (come fu accennato nell'ultimo *meeting* da essi tenuto) e per la poca urgenza di mettere un *tramway* in quella via, sia opportuno di approvare la proposta.

Ceselli fa notare che la linea è stata già concessa dal Consiglio.

Vespignani parla dei danni che risentono i vetturini, specie per le condizioni tristi del nostro selciato, dalle linee dei *tramways*.

Bompiani, per le condizioni altimetriche della strada che il *tramway* dovrebbe percorrere, ritiene l'esercizio proposto pericolosissimo, soprattutto nella discesa.

Vitelleschi combatte la proposta, non credendo necessario concedere un *tramway*, dove lo stesso servizio può essere compiuto dagli omnibus.

Sindaco. Essendo già stata votata dal Consiglio la proposta di questa linea, domanda se si vuole ora revocare quella deliberazione o confermarla.

Il Consiglio delibera di revocarla.

Tramvia Torino-Vinovo. — Ieri venne stipulata nel palazzo di città la Convenzione fra il signor Berrier-Delaleu ed i sindaci di Torino e di Vinovo per la costruzione della tramvia da Torino a Stupinigi e Vinovo.

La tramvia partirà da via Sacchi, percorrerà il viale di Stupinigi e proseguirà sino a Vinovo.

I lavori per la costruzione della tramvia a vapore comincieranno il 1° aprile 1882, e saranno compiuti nel termine di tre mesi.

Il Comune di Vinovo dà al signor Berrier un sussidio di L. 20,000 a fondo perduto.

Tramway di Forlì. — Il *tramway* a vapore Forlì-Meldola è stato il 10 corr. inaugurato con molta solennità e con isplendido successo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Ecco il programma ed il riparto della spesa per la costruzione della rete del Gottardo e della linea del Monteceneri, quale fu concretato

dal Governo federale svizzero pel decimo ed ultimo esercizio, comprendente il periodo dal 1° ottobre 1881 al 30 giugno 1882:

		Spese	Sussidii
Grande Galleria	Preventivo totale . .	L. 60,694,100	L. 56,666,667
	Pagate a t.° il IX eserciz.	» 58,018,592	» 56,560,580
	Residuo pel X esercizio	L. 2,675.508	L. 106,087
Linee d'accesso	Preventivo totale. .	L. 121,458,850	L. 56,333,333
	Pagate a t.° il IX eserc.	» 95,622,659	» 44,307,973
	Residuo pel X esercizio	L. 25,836,191	L. 12,025,360
Monteceneri	Preventivo totale . .	L. 10,847,500	L. 6,000,000
	Pagate a t.° il IX eserciz.	» 6,630,101	» 3,647,000
	Residuo pel X esercizio	L, 4,217,399	L. 2,353,000
Riassunto	Grande Galleria. . .	L. 2,675.508	L. 106,087
	Linee d'accesso. . .	» 25.836,191	» 12,025,360
	Monteceneri	» 4,217,399	» 2,353,000
	Totale complessivo.	L. 32,729.098	L. 14,484,447

Quota spettante all'Italia nella ripartizione dei sussidii:

Grande Galleria	Sussidio totale	L. 30,000,000
	Pagate a tutto il IX esercizio . . .	» 29,943,836
	Residuo pel X esercizio	L. 56,164
Linee d'accesso	Sussidio totale	L. 25,000,000
	Pagate a tutto il IX esercizio . . .	» 20,182,719
	Residuo pel X esercizio	L. 4,817,281
Monteceneri	Sussidio totale	L. 3,000,000
	Pagate a tutto il IX esercizio . . .	» 1,823,500
	Residuo pel X esercizio	L. 1,176.500
Riassunto	Grande Galleria	L. 56,164
	Linee d'accesso	» 4,817,281
	Monteceneri.	» 1,176,500
	Totale complessivo	L. 6,049,945

— Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 20:

È noto che col 1° gennaio sarà aperto all'esercizio generale delle persone e delle merci il gran tunnel del Gottardo, e ciò per conto della Sccietà della ferrovia, che si assume l'esercizio.

Ora, coll'apertura della ferrovia della Galleria, la durata del viaggio fra Airolo e Göschenen è abbreviata da 4 a 5 ore, con un risparmio di fr. 3 per passeggiero. Il viaggio per il tunnel costerà in 1.ª classe fr. 3.50, in seconda classe fr. 2.45. Finora si ha una sola corsa postale giornaliera per il Gottardo; col 1° gennaio vi saranno tre corse giornaliere (andata e ritorno) per il tunnel, di cui 2 in corrispondenza colle corse Lucerna-Milano, ed una corsa locale. Per le corse Lucerna-Milano è stabilito il seguente orario: 1° Partenza da Lucerna alle 10.15 del mattino, arrivo in Milano alle ore 8.56 del mattino sussegnente; 2.° Partenza da Lucerna alle ore 5.45 sera, arrivo in Milano alle ore 3.48 del successivo pomeriggio.

Attualmente non esiste che una corsa giornaliera Lucerna-Milano, in partenza da Lucerna alle ore 5 del mattino e con arrivo a Milano alle ore 8.50 del susseguente mattino. La diminuzione del viaggio è quindi di 5 ore per Lucerna ed assai più per le corrispondenze da Basilea, queste non dovendo più sottostare ad una pernottazione a Lucerna.

Ferrovia del Monteceneri. — Il 19 corrente venne chiuso l'ultimo anello della muratura nel tunnel del Monteceneri; non rimangono ora più ad eseguirsi che i lavori di livellazione e armamento. L'inghiaiamento è già incominciato.

Ferrovie austriache. — *L'Indipendente* di Trieste ha da Vienna, 27:

Nei circoli parlamentari si assicura che al Ministero del commercio si sta occupandosi attivamente circa la questione del miglioramento del commercio di Trieste.

Affermasi che il Ministro del commercio ha abbandonata l'idea di soccorrere Trieste mediante una ferrovia indipendente, che la metta in congiunzione diretta colla Rodolfiana.

Prevalse invece l'idea di sollevare l'emporio commerciale mediante una riduzione delle tariffe ferroviarie.

Dicesi che la Ferrovia Meridionale verrebbe all'uopo sovvenzionata dallo Stato.

Accidente in Austria. — L'*Osservatore Triestino* ha per telegrafo da Vienna, 23:

Il treno postale da Pest, che doveva arrivare a Vienna iersera, alle ore 7.22, uscì dalle rotaie presso Schönfeld-Lassee; fortunatamente, non rimasero che feriti leggermente il conduttore della locomotiva ed un passeggiero.

Lo sviamento ebbe luogo in aperta campagna. La locomotiva col *tender* ed il vagone dei bagagli si rovesciarono a destra, i tre vagoni passeggieri a sinistra del piccolo rialzo su cui corrono i binarii. La locomotiva era una macchina di riserva attaccata in Wartemberg, perchè l'altra era danneggiata. Il macchinista ed il fuochista, leggermente feriti, furono trasportati a Presburgo. Il conte Westphalen, leggermente ferito alla mano, rifiutò l'assistenza medica. Il conduttore fu sbalzato dal treno. Quest'oggi a mezzogiorno fu commissionalmente ispezionato il tratto, che nel pomeriggio doveva essere libero.

Ferrovie bavaresi. — Scrivono da Monaco, 19, alla *Perseveranza*:

Un'ordinanza ministeriale della più alta importanza stabilisce che col primo del prossimo gennaio non si distribuiranno più *biglietti circolari*, meno quelli che interesseranno le linee del vostro Governo. Tutti i biglietti circolari però saranno di nuovo dispensati dal primo maggio a tutto settembre d'ogni anno, ed i biglietti circolari N. 3, 3.ª 17, 8, 18 e 38 saranno valevoli come pel passato tutto l'anno, come quelli che toccano l'interno delle Stazioni bavaresi, e quelli in comune coll'Italia.

Il nostro Governo, onde fare una concorrenza, d'altronde per esso necessaria, pensa di aprire una ferrovia, che avvicini il Brennero alla Baviera ed al lago di Costanza, cioè la linea Monaco-Weilheim-Partenkirchen-Mittevald-Innsbruck; questa linea avvicinerebbe il Brennero di oltre 80 chilometri sulla linea di Küffstein ora esistente, in maniera tale che, se il vostro Governo si decidesse una volta di prolungare la linea di Bassano sino a Trento, sarebbe un grande vantaggio pel porto di Venezia.

Tunnel sotto la Mersey. — Appena compiuto il tunnel sotto la Severn presso Bristol, se ne sta aprendo un altro all'imboccatura della Mersey, tra Liverpool e Birkenhead.

Queste due città, che hanno preso sì grande sviluppo, e la cui popolazione riunita supera già le 800,000 anime, non sono poste in comunicazione che mediante dei *ferry-boats:* la costruzione di un ponte parve sempre impossibile, attesa la larghezza e profondità della Mersey, e la continua presenza di bastimenti d'alto bordo, che vanno a gettar l'àncora nei docks. Le tempeste e la nebbia impediscono sovente la traversata; per cui si è finalmente deciso di aprire una strada sottofluviale in linea retta tra i due porti.

Il tunnel della Mersey, dice il *Times*, sarà un'opera veramente gigantesca. Tre linee ferroviarie la traverseranno in modo da collegare tra loro le reti di ferrovie delle contee di Lancastre e di Chester, separate dalle acque del fiume.

I primi lavori di escavo dei pozzi cominciati sulle due sponde e spinti per una certa distanza sotto il letto della Mersey, hanno dimostrato che la formazione geologica è favorevole all'impresa, inaugurata sabbato scorso dal *mayor* di Liverpool e dai membri delle Corporazioni delle due città. Gli strati si compongono di grès rosso di solida formazione.

Per toglier l'acqua che scola dalle fessure, si adoperano delle pompe, che possono aspirare sino a 7 milioni di galloni d'acqua al giorno. Il tunnel della Mersey congiungerà i sobborghi di James-Street a Liverpool e di Wood-Side-Ferry a Birkenhead.

Ferrovie spagnuole. — Il Congresso approvò il progetto di legge che autorizza la costruzione della ferrovia da Huesca a Confranc e dei tunnel internazionale che deve attraversare i Pirenei. Il Congresso adottò il progetto della Commissione, che differisce da quello presentato dal Governo, in quanto fissa dei termini rigorosi per l'esecuzione della ferrovia. I lavori dovranno esser compiuti in 6 anni; la sovvenzione dello Stato si eleverà a 60,000 franchi per chilometro, ed i materiali di costruzione saranno esenti da tasse doganali.

Immediatamente dopo la promulgazione della legge, i Ministri degli esteri e dei lavori pubblici apriranno delle trattative colla Francia per la costruzione del tunnel a spese comuni.

La concessione dei lavori ed il tracciato della linea dipenderanno dai rapporti degli ingegneri civili e militari, che dovranno essere compiuti in un anno.

Ferrovie del Brasile. — L'inaugurazione ufficiale della prima sezione della linea del Paranà ebbe luogo il 15 ottobre scorso. Questa sezione collega Paranagua a Morretes, e misura 41 chil. La seconda sezione si appressa alla regione montuosa, cominciando la *Serra* un po' più lungi di Morretes.

Il *Rio-News* del 24 ottobre dice che 2,000 uomini lavorano attualmente sulla seconda e sulla terza sezione, ed i lavori sono bene avviati.

Notizie Diverse

Piano regolatore dei lavori edilizii in Roma. — La Giunta ha cominciato il 26 l'esame del nuovo piano regolatore, compilato dall'Ufficio tecnico comunale in base alla legge del concorso governativo. Come già prevedevasi, nel nuovo piano non sono ancora indidicate tutte le località dove dovranno essere costruiti gli edificii governativi, per la semplicissima ragione che il Ministero non si è ancora pronunziato per una scelta definitiva.

Assisteva alla riunione della Giunta il cavaliere Viviani, ingegnere in capo e direttore dell'Ufficio tecnico comunale, il quale ha dato ai signori assessori tutte le necessarie spiegazioni.

La Giunta continuerà in un'altra seduta quest'esame, quindi il piano regolatore sarà esposto nella sala delle bandiere e presentato al Consiglio comunale.

Crediamo che anche il pubblico sarà ammesso ad esaminare il nuovo piano, prima che sia presentato all'approvazione del Governo.

Palazzo di Giustizia a Roma. — La *Libertà* del 26 scrive:

L'altra sera, il Circolo degli ingegneri ed architetti di Roma si è riunito, sotto la presidenza del commendatore Rosso, per discutere sulla scelta della località per la costruzione del nuovo Palazzo di Giustizia. Presero parte alla discussione vivissima gli ingegneri Canevari, Trevellini, Ceselli, Sinigaglia ed altri, e fu subito discusso sulla possibilità di costruirlo ai Prati di Castello. Dopo che gli oratori esposero le ragioni *pro e contra*, fu a grandissima maggioranza stabilito: essere impossibile che il nuovo Palazzo di Giustizia sia costruito ai Prati di Castello, se prima non si conoscono le idee dell'on. Ministro dei lavori pubblici rispetto alla deviazione del Tevere; in ogni caso poi se il Governo non compie tutte quelle opere necessarie per allontanare il più piccolo timore d'inondazione in quella località.

Arsenale di Ancona. — Si ha da Ancona, 16:

Il Governo ha finalmente restituito ad Ancona l'Arsenale marittimo; ed il Consiglio comunale faceva cessione per anni 50 alla ditta Cravero di Genova dell'Arsenale stesso, concedendo alla medesima altre L. 150 mila (50 mila gl'ien'erano state deliberate dalla Camera di commercio); e la ditta Cravero si obbliga d'impiantare nel detto Arsenale uno Stabilimento metallurgico, dando a garanzia del suo contratto in pegno le macchine per la lavorazione; e obbligandosi d'impiegare per ora 200 operaj, salvo un maggior numero se occorra.

Ministero dei lavori pubblici. — Nei giorni 16, 17, 18 e 19 del corr. novembre, ebbero luogo nel Ministero dei lavori pubblici gli esami a concorso per 4 posti di vice-segretario nell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, con lo stipendio annuo di L. 1500, giusta il decreto ministeriale 27 settembre 1881, pubblicato nel n. 228 della *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

Dei 21 concorrenti ammessi, 16 solamente si presentarono agli esami, e di essi dieci furono dichiarati idonei, e sono i signori avvocati (?):

1. Ginelli Oscar — 2. Riveri Carlo — 3. Rampelli Ernesto — 4. Joeli Francesco — 5. Cimbali Giuseppe — 6. Gaggio Benedetto — 7. Palozzi Giuseppe — 8. Frizzati Aldo — 9. Fabioli Giuseppe — 10. Paltrinieri Federico.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 20 agosto scorso:

Art. 1. Alla Società Colò, Righetti e Comp., costituita mediante l'atto rogato Fontani del 10 agosto 1878, ed avente sede in Lucca, è fatta concessione della miniera di lignite posta in Ghivizzano, provincia di Lucca.

Art. 2. Questa miniera, che prenderà il nome di *Miniera Ghivizzano*, comprende un'area di ettari 286.38, ed è delitata dal poligono mistilineo *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, segnato sul piano vidimato dal comm. Nicolò Pellati, ispettore delle miniere, in conformità del processo verbale di delimitazione, redatto dallo stesso ispettore il 9 settembre 1880.

Art. 3. È riconosciuto il diritto, a favore della Società Moro e Comp., ad una indennità a carico della Società concessionaria della miniera di Ghivizzano, corrispondente al valore utile dei lavori da essa Società Moro e Comp. fatti nell'area della miniera stessa, ed al valore del minerale da essa estratto e tuttavia esistente presso la miniera.

Art. 4. La Società concessionaria dovrà soddisfare tutti gli obblighi ed oneri portati dal decreto 3 maggio 1847 sulle miniere del Ducato di Lucca.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero, nella scorsa settimana, quasi dimenticati; e perciò le Azioni della Società delle Meridionali ebbero scarso denaro a 469 circa, dopo essere state trattate a 467.50. Così le Obbligazioni stazionarie a 274.50; i Boni a 540.

Le Sarde, della serie A, nominali sul 272; la serie B sul 275.50; le nuove negoziate a 272.75. Le Azioni delle Ferrovie Romane per qualche richiesta si tennero a 143. Le Palermo-Trapani, prima emissione, s'aggirarono sul 272; la seconda emissione sul 281. Le Centrali Toscane nominali a 458; le Pontebbane a 455; le Lombarde a 290.

La Borsa di Parigi sostenne un po' meglio che non fece la settimana precedente, le Lombarde al prezzo di 310; le Obbligazioni relative a 284; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 276.50 a 279. Le Azioni Ferrovie Romane a 139 a 140; le Obbligazioni a 370.

ESTRAZIONI

Ferrovia Pontebbana — — La Direzione generale del Debito pubblico rende nota la distinta delle 35 Obbligazioni, da L. 500 di capitale cadauna, della Ferrovia Pontebbana, passate a carico dello Stato in forza dell'art. 15 della Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, approvata colla legge 29 giugno 1876, numero 3181, concernente il riscatto

delle Ferrovie dell'Alta Italia, e comprese nella sesta estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma il 21 novembre 1881 (in ordine progressivo):

1104	2737	3001	3658	6517	7087	7509
7948	10425	12531	15842	16970	17031	17210
18849	21498	22019	24038	26167	27923	27968
30719	30725	31150	34306	34919	36793	37902
39876	40571	41681	45344	49968	50130	50666

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1881 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo, a cominciare dal 1° gennaio 1882, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 18 cedole (*coupons*) non mature al pagamento, segnate coi numeri 18 al 35 inclusivi, mediante mandati che da questa Direzione generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili esclusivamente nel Regno presso:

La Cassa della Direzione generale del Debito pubblico in Roma; e

Le Tesorerie provinciali di Alessandria, Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Cuneo, Ferrara, Genova, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rovigo, Torino, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

CONVOCAZIONI

Banca di Milano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 15 dicembre p. v. in Milano, sede sociale (via Manzoni, 12), per comunicazioni della Presidenza, per approvazione di Convenzione per aumento del capitale sociale da 15 a 50 milioni.

Avvisi d'Asta

Il 7 dicembre p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della provvista di 22,000 sbarre in acciaio per canne di fucile (mod. 1870), in diminuzione del complessivo importo di L. 40,588.56, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 130 giorni in 4 rate: la 1ª di 5000 entro 40 giorni, e le altre di 6000 di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 5600.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Pavia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della ordinaria manutenzione della strada provinciale Pavia-Brescia, compreso fra la strada Vigentina, al ponte sul Naviglio detto *Sostegno di Porta Cairoli*, ed il confine del circondario di Lodi, della lunghezza di m. 20,122, per un decennio dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1891, per il presunto canone di L. 24,500. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva L. 12,000, ambedue in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Palermo, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Palermo durante il triennio 1882-84, per la complessiva somma di L. 150,000, ribassata di L. 12.25 0[0 nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 802,000 di cloruro di potassio grezzo, per il complessivo importo di L. 256,640. Consegna in due rate: la 1ª entro giorni 80, non prima del gennaio 1882; la 2ª entro giugno 1882. Deposito cauzionale L. 25,700 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo per l'appalto della quinquennale manutenzione delle pavimentazioni stradali, condotti, chiaviche e lavori accessorii, sull'annua somma di L. 85,750, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Alghero a Bosa, tronco compreso fra Padria ed il rio Enas, dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891, sull'annuo canone L. 6,130.63, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione della strada provinciale Pavia-Cremona, compresa fra la porta Garibaldi di Pavia ed il confine del circondario di Lodi, al ponte Mariotto sulla roggia Cusani, della lunghezza di metri 29,255, per un decennio dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1891, pel canone presunto in L. 18,000. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva L. 9,000, ambedue in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degli immobili militari in Verona e sue dipendenze pel triennio 1882-84, per l'importo complessivo di L. 204,000. Deposito cauzionale L. 20,600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina da Nicosia a Santo Stefano, compreso fra l'abitato di Mistretta e la spiaggia di Santo Stefano, della lunghezza di m. 20,584.49, per la presunta somma annua di L. 19,648. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di escavazione del porto Mediceo e del nuovo porto di Livorno, e delle riparazioni alle due pirobette *Roma* e *Venezia*, in diminuzione della somma di lire 1,557,513.33, così ridotta pel ribasso già offerto. *Lavori straordinarii* da eseguire entro 6 anni, ed *ordinarii per anni 9*. Deposito interinale L. 120,000, cauzione definitiva L. 240,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di sistemazione ed ampliamento della Caserma di San Bernardino in Aquila, per l'ammontare di L. 62,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito cauzionale L. 6,200 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 13,890 di ottone in lamiera, verghe e tubi, pel complessivo importo di L. 30,122. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3,100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chil. 13,050 di ottone in filo, lamiera, verghe e tubi, pel complessivo importo di L. 27,903.50. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 2,800 come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di lime diverse, sul complessivo importo di lire 15,600.98, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 70 giorni in due rate eguali: la 1ª entro 40 giorni, la 2ª entro 30. Deposito cauzionale L. 1,900 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero suddetto, si terrà un'asta per l'appalto delle opere occorrenti alla sistemazione delle sponde del Tevere, sul contorno dell'Isola Tiberina, a monte dei ponti Cestio e Fabbricio, in Roma, per la presunta somma di L. 141,410. Lavori da eseguire entro 450 giorni. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 50,000 di zinco in pani, in diminuzione dell'importo di L. 27,046.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 3,000 come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia, la costruzione del ponte Dormello.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di ottobre 1881
e confronto coi definitivi di ottobre 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	4	—
Media in esercizio	3.569	3,567	2	—
Viaggiatori	4,141,192.43	4,290,390.86	850,801.57	—
Bagagli e cani	221,120.64	198,709.48	22,411.16	—
Merci a grande velocità	1,154,491.17	1,082,210.36	72,280.81	—
Merci a piccola velocità	5,201,261.15	5,555,840.69	—	354,579.54
Totale dei prodotti ferroviari	11,718,065.39	11,127,151.39	590,913.00	—
Navigazione sul lago di Garda	11,647.14	14,156.90	—	2,509.76
Totale del mese	11,729,712.53	11,141,308.29	588,404.24	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *ottobre*				
Viaggiatori	37,019,968.18	35,033,469.51	1,986,498.67	—
Bagagli e cani	1,598,358.57	1,513,064.38	85,294.19	—
Merci a grande velocità	8,938,364.74	8,938,949.12	—	584.38
Merci a piccola velocità	47,126,008 80	43,965,820.22	3,160,188.58	—
Totale dei prodotti ferroviari	94,682,700.29	89,451,303.23	5,231,397.06	—
Navigazione sul lago di Garda	105,695.65	107,862.20	—	2,166,55
Totali dal 1° gennaio	94,788,395.94	89,559,165.43	5,229,230.51	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di ottobre	3,281.45	3,119.47	+ 161.98	+ 5.19
Prodotti totali	26,529.20	25,077.46	+ 1,451.74	+ 5.79

Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal* 5 *al* 11 *novembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	602,511.22	412.68
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	657,511.75	454.71
Differenze nei prodotti della settimana 1881.	+ 14	— 55,000.53	— 42.03
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,449.20	21,438,703.33	14.793 47
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	20,829,073.69	14,404 62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 3,20	+ 609,629.64	+ 388.85
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	283,995.41	214.50
Settimana corrisp. nel 1880.	1,220.00	192,127.19	157 48
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+104 00	+ 91,868.22	+ 57.02
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,296.83	9,697,419.62	7,477.79
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,174.16	7,898,377.08	6,726.83
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+122.67	+1,799,042.54	+ 750.96

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,104,69	14,214,69	10,575,10
Piccola Velocità	8,489,57	531,57	3,220,20
Totali	42,594,26	14,746,26	13,795,30

Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	659,892.00	20,469.15
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	671,686.49	20,892.06
Differenza (in più	—	—	—
Differenza (in meno	—	11,794.49	422.91
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al settemb. 1881.	1,681	22,774,455.65	19,092.96
Periodo corr. 1880	1,681	20,875,256.50	17,548.71
Aumento	—	1,899,199.15	1,544.25
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di giugno 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	7,815.90	33,610.01	3,280.91	44,736.82
Bagagli o cani	128.36	639.00	81.47	848.83
Merci a grande vel.	1,031.76	5305.24	519 10	6,859.19
Merci a piccola vel.	8,253.10	23,719.51	4,723.23	36,695 84
Introiti diversi	331 89	526.07	298.70	1,156.66
Totale	17,594.01	63,799.83	8,903 41	90,297.25

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a conoscenza dei signori Sottoscrittori alle 100,000 nuove Azioni di questa Società ferroviaria, che il R. Decreto d'autorizzazione all'aumento del Capitale Sociale è stato emanato in data 20 corrente e da quest'epoca soltanto si è potuto procedere alla preparazione dei Certificati provvisori delle dette Azioni.

In conseguenza, la ricevuta del 2.° versamento in L. 100, chiamato per il giorno 30 del volgente mese, sarà ancora rilasciata sullo stesso foglio portante la ricevuta provvisoria del 1.° versamento, ed i Certificati provvisori saranno poi consegnati, contro restituzione delle succitate ricevute provvisorie di cassa, a partire dal 15 dicembre prossimo, dalle stesse Case presso le quali fu fatta la sottoscrizione, a forma di quanto era stabilito nel programma d'emissione.

Firenze, 25 novembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

S E D E E D I R E Z I O N E:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Croti*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Sulzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	901
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 249 ponticelli e travature	Per diversi	2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2009
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di* 40 *metri d'altezza*
(E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 7 Dicembre 1881. N. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 48).

A compimento dei *Cenni relativi ai diversi Servizii*, che abbiamo riassunto nei precedenti articoli, dobbiamo oggi notare che il Capo IV tratta della *Giurisprudenza ferroviaria*, ed il V ed ultimo tratta del *Personale delle Amministrazioni ferroviarie e dei Commissariati di sorveglianza all'esercizio delle ferrovie.*

Quanto al Capo IV, risulta dall'annesso prospetto che delle sentenze pronunciate per contravvenzioni alle disposizioni concernenti la polizia delle strade ferrate, distinte per rete e per classi secondo la loro natura, le sentenze di condanna ascesero in totale nel 1880 ad 819, mentre nel 1879 non furono che 752, per cui si ebbe un aumento di 67. E tali sentenze sono poi così ripartite: Alta Italia 411, Romane 151, Meridionali 65, Calabro-Sicule 148, e Sarde 44.

Le sentenze di assoluzione nel 1880 sommarono a 277, mentre nel 1879 non furono che 256, per cui si ebbe un aumento di 21. E tali sentenze sono così ripartite : Alta Italia 124, Romane 48, Meridionali 25, Calabro-Sicule 58, Sarde 22.

Il totale poi delle contravvenzioni ascese nel 1880 a 1,096, mentre nel 1879 non fu che di 1,008, cioè si aumentò di 88. E vanno così ripartite: Alta Italia 535, Romane 199, Meridionali 90, Calabro-Sicule 206, Sarde 66.

Si fa pero notare nella Relazione che, pure rimanendo quasi costante il rapporto tra le sentenze di condanna e quelle di assoluzione, l'aumento delle contravvenzioni è forse imputabile alla maggiore vigilanza esercitata lungo le linee.

Anche nel 1880, come nel 1879, il maggior numero delle contravvenzioni è stato per transito abusivo ; e subito dopo vengono quelle per cattiva custodia degli animali pascolanti nei fondi limitrofi alle ferrovie. Eppure dall'esame delle varie sentenze risulta che la giurisprudenza ha sempre continuato, come per lo innanzi, a ritenere obbligo assoluto quello della custodia del bestiame che pascola in vicinanza alle ferrovie, imposto dall'art. 55 del Regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato col R. Decreto 31 ottobre 1873.

È sorta bensì questione se della mancata custodia debba tenersi responsabile il proprietario o conduttore del fondo, o il guardiano degli animali ; ma la Corte di appello di Roma ha ripetutamente deciso che l'interpretazione logica dell'art. 55, desunta così dal senso letterale, come dalla ragione della legge, rende manifesto che, avendo il potere sociale, per fine di pubblico e supremo interesse, voluto determinare le persone sulle quali fare ricadere le conseguenze di tali contravvenzioni, stabilì che la responsabilità della custodia del bestiame fosse di chi ha il godimento ed il profitto dei fondi limitrofi alla ferrovia. Non esser, d'altronde, moralmente e logicamente possibile di spingere l'azione penale contro il custode, giacchè la pena della contravvenzione si fonda sopra una colpa, e questa si cercherebbe invano in chi pascola e sorveglia il bestiame per ordine del suo padrone.

Insomma, la costante giurisprudenza ammessa e riconosciuta dalle Cassazioni di Roma e Firenze, ritiene che della mancanza o cessazione dell'attenta e costante vigilanza imposta dal suddetto articolo 55 del Regolamento, devono rispondere i proprietarii degli animali pascolanti e del fondo su cui pascolano, nonostante ch'essi v'abbiano preposti guardiani appositi, i quali abbiano poi fallito nelle loro incombenze. —

In quanto al Capo V ed ultimo, da un prospetto statistico, distinto per ciascuna Amministrazione e per Servizii, rilevasi che in complesso gl'impiegati ed agenti in servizio delle strade ferrate al 31 dicembre 1880 sommavano a 63,511, di cui 17,833 ex-militari. Essi trovansi così ripartiti per reti, colla relativa spesa annua:

Alta Italia	N.	33,829	L.	38,454,293.17
Romane	»	11,223	»	11,097,418.00
Meridionali	»	9,530	»	9,349,499.72
Calabro-Sicule	»	6,212	»	6,232,352.38
Sarde	»	1,085	»	1,112,000.00
Sicula-Occidentale	»	499	»	392,741.00
Diverse	»	1,133	»	809,242.45
Totale	N.	63,511	L.	67,507,546.72

L'ammissione del personale, così tecnico, come amministrativo, si fa per esame di concorso dalle Strade ferrate dell'Alta Italia; ma dalle Romane e Meridionali si fa in questo modo pei soli impieghi amministrativi, mentre pei tecnici vengono nominati a scelta. Al personale di basso servizio si provvede pure per concorso sull'Alta Italia e sulle Romane, ed a scelta sulle Meridionali.

Si accenna quindi alle Casse-pensioni istituite per gl'impiegati ed agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule. La dotazione di tali Casse è formata da una ritenuta in ragione del 3 0[0 sugli stipendii, da un contributo in egual somma versato annualmente dalle singole Amministrazioni, dal prodotto dell'impiego dei fondi relativi, e da altri minori ed eventuali proventi. Per la rete Calabro-Sicula, l'Amministrazione contribuisce invece il 4 0[0, restando però inalterata la ritenuta del 3 0[0 sugli stipendii.

Pel basso personale si hanno poi, presso le suddette Amministrazioni, delle Casse di soccorso, a cui provvedesi parimenti con ritenuta dell'1 e 1[2 0[0 sugli stipendii e mercedi, ritenuta che sale invece al 2 0[0 sulle Romane. Tali Casse sono inoltre alimentate dai corrispondenti contributi annuali delle singole Amministrazioni, dal prodotto delle multe, dalla vendita di oggetti abbandonati, ecc. —

Parlando infine del personale dei Commissariati, si nota che, durante il 1880, non fu aumentata la pianta numerica approvata col R. Decreto dell'11 gennaio 1874; ma, stante l'aumento di circa 1920 chil. di ferrovie da quell'epoca a tutto il 1880, ed alla sorveglianza per l'esercizio di circa 705 chil. di *tramways* a vapore, si rese necessario di mantenere provvisoriamente applicati ai Commissariati stessi alcuni ingegneri ed assistenti del personale delle costruzioni ferroviarie.

Le spese di sorveglianza stanziate nel bilancio del 1880, compreso il Commissariato speciale per le Ferrovie Romane, erano:

a) per stipendii, indennità e spese d'Ufficio L. 342,100
b) per spese variabili . . . . » 60,000

Totale L. 402,100

Occorre appena osservare come l'organizzazione dei suddetti Commissariati debba essere modificata, secondochè sarà deliberato sul sistema di esercizio delle ferrovie del Regno, in seguito ai risultati dell'inchiesta; e per le Ferrovie dell'Alta Italia, si è già modificata in parte col decreto ministeriale dell'11 novembre p. p., da noi annunciato. —

Compiuta così la rassegna della parte IV della Relazione dell'on. Valsecchi, cioè dell'esercizio delle Strade ferrate italiane, ci occuperemo in appresso delle altre tre parti: cioè delle *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato*, anteriori alla legge 29 luglio 1879; della *Costruzione di nuove linee di completamento*, in virtù della detta legge; e della *Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata*, con appendice sui *tramways*.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Settembre 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti dello scorso mese di settembre, confrontati con quelli del settembre 1880 ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di settembre 1881 ascese a L. 17,978,840, composto come segue:

Viaggiatori	L.	8,474,497
Bagagli	»	334,161
Merci a grande velocità	»	1,402,450
Id. a piccola velocità	»	7,711,238
Prodotti diversi	»	56,494
Totale	L.	17,978,840

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	10,570,155	L.	9,565,878
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	1,919,708	»	1,737,730
» Romane	»	2,704,214	»	2,674,572
» Meridionali	»	2,204,391	»	2,366,129
» Venete	»	117,952	»	115,493
» Sarde	»	139,162	»	128,897
Ferrovia Sicula Occidentale	»	113,171	»	50,143
» Diverse	»	213,087	»	179,711
Totale	L.	17,978,840	L.	16,818,553

Si ebbe dunque nel settembre 1881 un aumento complessivo di L. 1,160,287 in confronto del settembre 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Meridionali, che presentano una diminuzione di L. 161,738. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con lire 1,004,277; sulle Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 178,978; sulla Sicula Occidentale con L. 63,028; e sulle Romane con L. 29,642.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto settembre 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, furono i seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	78,067,598	L.	72,579,859
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	13,204,760	»	12,440,448
» Romane	»	24,009,727	»	22,209,957
» Meridionali	»	18,045,857	»	17,056,331
» Venete	»	725,655	»	796,273
» Sarde	»	1,076,740	»	866,879
Ferrovia Sicula Occidentale	»	718,803	»	162,106
» Diverse	»	1,314,387	»	1,118,531
Totale	L.	137,163,527	L.	127,293,384

Si ebbe dunque nel detto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 9,870,143 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che presentano una diminuzione di L. 70,618. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 5,487,739; sulle Romane con L. 1,799,770; sulle Meridionali con lire

(*) V. *Monitore*, N. 42 a. c.

989,526; sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 764,312; sulla Sicula Occidentale con L. 556,697; e sulle Sarde con L. 209,861. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel settembre 1880 era di chil. 8,684, nel settembre 1881 era invece di chil. 8,950, essendosi aggiunti altri chil. 31 agli 8,919 del mese precedente, per l'apertura dei due tronchi: Magazzinazzo-Marianopoli (chil. 17) della rete Sicula, e Benevento-Pietralcina (chil. 14) della rete Adriatico-Tirrena. — La lunghezza media delle linee, ch'era di chilom. 8,440 nel settembre 1880, era invece di 8,794 nel 1881. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel settembre 1881, confrontato con quello del 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	2,687	L.	2,510
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	2,049	»	1,858
» Romane	»	1,607	»	1,590
» Meridionali	»	1,505	»	1,631
» Venete	»	860	»	843
» Sarde	»	357	»	385
Ferrovia Sicula Occidentale	»	601	»	414
» Diverse	»	1,522	»	1,283
Media complessiva	L.	2,027	L.	1,953

Si ebbe dunque nel settembre 1881 un aumento nella media chilometrica complessiva di L. 38 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Meridionali, che presentano una diminuzione di L. 126, e le Sarde, che presentano pure una diminuzione di L. 28. L'aumento principale si ebbe sulle linee diverse esercìte dallo Stato con L. 191, sulla Sicula Occidentale con L. 187, sulle Ferrovie dello Stato con L. 177.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto settembre 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	19,971	L.	19,155
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	14,122	»	13,305
» Romane	»	14,274	»	13,204
» Meridionali	»	12,428	»	11,762
» Venete	»	5,296	»	5,812
» Sarde	»	2,811	»	3,258
Ferrovia Sicula Occidentale	»	4,607	»	3,769
» Diverse	»	9,388	»	8,561
Media complessiva	L.	15,597	L.	15,082

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 515, in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che presentano una diminuzione di L. 516, e le Sarde di 447, L'aumento principale si ebbe sulle Romane con L. 1,070, sulla Sicula Occidentalecon L. 838, sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 817, sulle Ferrovie dello Stato con L. 816, e sulle Meridionali con L. 666.

UNA FESTA FERROVIARIA SOTTO-TERRA (*)

Questo titolo non è una iperbole, nè una frase di effetto: è l'espressione genuina delle condizioni effettive nelle quali si è compiuta una festa del lavoro, riguardante opere di molto rilievo di una importante linea ferroviaria, e che ci sembra perciò meritare un cenno speciale di ricordo.

Mercoledì 23 novembre p. p., l'impresa Podestà e Comp., assuntrice dei lavori di costruzione del 1° tronco della linea Novara-Pino, invitava numerosa e distinta raccolta di persone a festeggiare due avvenimenti, lieti pei lavori da essa Impresa assunti in appalto, ed importanti per lo Stato, che n'è l'appaltatore, e pel Paese: ad ambedue i quali torna di sommo interesse il sollecito compimento delle opere costituenti la linea italiana, che da Genova, per Novara, Laveno e Pino, deve aprire la via alle provenienze di quel grande porto attraverso la Galleria del S. Gottardo.

Il Prefetto di Novara, comm. Pissavini, il deputato Lualdi, i Sindaci delle località toccate dalla ferrovia in costruzione fra Oleggio ed il Ticino, il Direttore dei lavori col personale dell'Ufficio di direzione e con quello addetto alla Dirigenza locale, e numerosi invitati, tra cui gentili signori, componevano la eletta comitiva.

Una schiera di questa, nella quale erano il Direttore dei lavori ed i rappresentanti dell'Impresa, i tecnici di questa e della Dirigenza, le rappresentanze politiche ed amministrative, trovavasi già alla Stazione di Varallo-Pombia, dove col treno giunse il Prefetto di Novara; e dopo breve sosta presso una delle Autorità locali, che volle offrire la sua gentile ospitalità, la comitiva si diresse, in apposite vetture, al *Viadotto di Pombia*, in cui dovevasi suggellare la chiusura dell'ultima arcata.

È un viadotto in muratura di 8 archi, di m. 14 di luce ciascuno, collocato in un tratto di linea in curva di m. 450 di raggio, in discesa del 7 50 0[00], e che valica uno dei numerosi avvallamenti delle ondulate alture moreniche, nelle quali si è fatto letto il Ticino.

La ragguardevole altezza delle pile (in media m. 12 fra l'imposta e la risega di fondazione), le loro dimensioni, l'ampia luce e l'apparente esilità del vôlto, ridotto ad arte all'esterno di minore spessore, danno a quel manufatto una forma svelta e robusta, elegante e sicura, che parve soddisfare all'esame dei convenuti.

I rivestimenti sono di granito delle cave del Lago Maggiore, e del medesimo materiale sono formati i frequenti strati, che dividono e rinserrano la muratura interna, non lavorata, delle pile.

Collocati dal sig. Prefetto di Novara, da alcune delle signore, dal Direttore dei lavori e da altri degli intervenuti parecchi mattoni a suggello di un ultimo vano lasciato nell'arco, ultimo chiuso, la comitiva si recò all'imbocco della *Galleria di Varallo-Pombia*, dove altra numerosa schiera attendeva, per compiere insieme la seconda parte della solennità, cioè l'attraversamento dell'ultimo nucleo del cunicolo d'avanzata di quel sotterraneo.

La galleria di Varallo-Pombia, lunga fra gli imbocchi m. 2,683, è praticata sotto un altipiano morenico; e fu attaccata, oltre che alle due bocche, in 6 punti intermedii, mediante pozzi di profondità varie da m. 30 a m. 62. Coll'opera contemporanea dei 14 punti d'attacco prodotti dai pozzi e dagli imbocchi, l'escavo della galleria di avanzata, intrapreso ai pozzi il 12 aprile, fu ultimato il 31 ottobre del corrente anno, compiendosi con rapidità meritevole di encomio un lavoro superiore a quello delle fatte previsioni.

Il traforo fu eseguito in ammasso morenico di sufficiente coesione, che non offrì rilevanti difficoltà di escavo, ma che richiese in parecchie tratte robusti provvedimenti di puntellatura.

Tutta la comitiva, numerosa di oltre 100 persone, attendeva ansiosa di entrare nell'antro, il cui ingresso le si parava davanti ornato a festa, con fronde, bandiere e strumenti di lavoro; ed al segnale di entrata, il Prefetto alla testa, le signore a lui susseguenti, e poscia gli altri invitati, guidati tutti dal Direttore dei lavori e dai tecnici dell'Impresa e della Direzione, si inoltrarono nel sotterraneo, pronti al duro cammino che loro pareva apprestarsi.

Ma il coraggio degl'invitati non fu posto a troppo dura prova, poichè l'Impresa costruttrice aveva saputo togliere il buio al chiuso ambiente e le difficoltà al passaggio, tramutando l'aspra via sotterranea in una passeggiata agevole, amena, rischiarata da viva luce.

Tale, infatti, riescì il percorso della Galleria. Attaccata

(*) Arrivataci in ritardo per essere inserita nel numero della scorsa settimana, pubblichiamo oggi volentieri la seguente descrizione di una bella festa del lavoro compiutasi sulla linea Novara-Pino, nella lusinga che l'involontario ritardo dell'amico nostro, da cui ci venne inviata, non toglierà opportunità alla pubblicazione di uno scritto, che si riferisce ad opere importanti di una ragguardevole linea ferroviaria in costruzione.
(La Redazione).

in parecchi punti intermedii, essa doveva necessariamente offrire frequenti passaggi di larghezza e di livello, corrispondenti alle diverse fasi del lavoro nei detti attacchi; ma l'opera diligente e sagace dell'Impresa seppe togliere ogni difficoltà. E tersa e pulita nelle tratte ultimate, sgombra da materiali, da attrezzi, da ogni menomo intoppo nelle altre, le asprezze e i dislivelli del suolo erano tolti o addolciti da continui tavolati; ed una luce ampia, diffusa, prodotta da centinaia di fiammelle, si diffondeva pel cieco ambiente: erano 1200 lumicini, portati da minatori schierati, a guisa di soldati, ai due lati della Galleria. Era uno spettacolo, che la penna non può riprodurre, lo sfilare di quella numerosa comitiva, la quale, attonita per la straordinarietà di ciò che le si parava dinnanzi, procedeva silenziosa fra le pareti di roccia o di puntelli, illuminata dalle fiammelle dei minatori, che, giallastri per quel chiarore, immobili per l'attenzione, miravano sorpresi il passaggio degl'insoliti ospiti nel campo del giornaliero loro lavoro.

Arrivati a circa la metà della Galleria, un diafragma, di limitato spessore, chiudeva il varco, separando l'opera che scienza e lavoro avevano insieme compiuta, procedendo dalle due parti sotto la crosta della terra; ma in breve tempo e con assai lieve fatica, esso venne atterrato per mano delle gentili signore, ed i due tratti di galleria furono infine collegati, con manifesta soddisfazione anche dei visitatori stessi, che n'ebbero tosto conforto di migliorata ventilazione.

Al di là del diafragma si ripeteva, eguale per lunghezza e per condizioni, il tratto già percorso; e volenterosa la comitiva lo traversava sui tavolati ed al lume delle fiammelle, sapendo pure di appressarsi all'aria libera ed alla luce del giorno.

Ma, prima che a queste si pervenisse, un altro stupendo spettacolo l'Impresa aveva allestito agli invitati; i quali, giunti verso la bocca, che presentivano vicina, senza ancora vederla, s'incontrarono in un tavolato, che sbarrava loro la via, ma rivelante dalle mal connesse fessure qualche cosa di più luminoso, anzi raggiante. Infatti, tolta anche quella barriera, non apparve già l'ultimo tratto di galleria con la bocca aperta alla luce del giorno, ma bensì una splendida sala, elegantemente addobbata ed illuminata, nella quale stava imbandita una mensa, ricca di saporite provvisioni e di fiori. Le cifre varranno qui più che le parole; e basterà accennare che la sala era costituita da una tratta di m. 60 di galleria a completa sezione, e che la rischiaravano oltre 1000 fiammelle di lampadarii e lucerne elegantemente disposti, e la mensa, capace per 130 persone, era lunga m. 48.

Ammirando attoniti il gentile pensiero e la perfetta sua esecuzione, gl'invitati si accinsero alla refezione, che fu solenne e lieta insieme, quale si addiceva a festa di lavoro; ed acconcie parole la abbellirono vieppiù sul finire, pronunciate dal sig. Prefetto di Novara, dal comm. Giambastiani, dal deputato Lualdi e da altri, esprimenti tutti un sentito elogio alla Impresa per l'attivo e diligente lavoro compiuto, e cordiali ringraziamenti pel delicato pensiero di una solennità, ch'era gradita rimunerazione a chi ebbe parte nell'opera, e che lascierà in quanti vi hanno assistito caro ricordo di ciò che sanno produrre anche da noi l'associazione del capitale e del lavoro, la concorde attività della mente e del braccio.

Ciascuno, a cui spettava, ebbe in quei brindisi la sua parola di lode; coll'Impresa la Dirigenza, il personale dell'una e dell'altra, gli operaj, al cui solerte e concorde lavoro era dovuto lo splendido risultato che si festeggiava; ed un gentile saluto ebbero anche le signore intervenute, cui il Prefetto non dimenticò nell'applaudito suo dire.

Fatti brindisi al Re ed alla Regina, che hanno sempre posto e ricordo speciale là dove col lavoro si fa camminare la nazione sulle vie del progresso e della prosperità, l'egregio Prefetto propose l'invio di un telegramma al ministro Baccarini; ed il comm. Giambastiani, corrispondendo all'unanime incarico, lo inviava tosto colle seguenti parole, ricevendone la qui riferita risposta:

Telegramma al Ministro.

« Oggi Impresa Podestà, invitati intervenire Prefetto Novara, Deputati, Autorità amministrative locali, personale tecnico Dirigenza e Impresa, festeggia chiusura ultimo arco Viadotto Pombia, perforazione ultimo nucleo Galleria Varallo-Pombia. Raccolti refezione distinti convitati, propinando Prefetto, nobiltà lavoratori pensiero e braccio, incaricaronmi unanimi per acclamazione presentare E. V., primo pioniere lavoro nostro Paese, omaggi riconoscenza ed affetto.

« GIAMBASTIANI ».

Telegramma di risposta.

« Seguo sempre col pensiero solerte opera vostra. Mi congratulo anche oggi per annunciato esito lavori Varallo-Pombia, sicuro potermi congratulare sempre per loro finale ottima riuscita. Partecipi tutti.

« *Ministro* BACCARINI ».

Alla refezione sotto-terra successero poi le conversazioni e le danze pure sotterranee, che si protrassero fino ad ora tarda; e si chiuse così lietamente una festa, che, solennizzando il compimento di un'opera importante, eseguita con attività e buon volere, fu non solo bella, ma utile, perchè il lavoro vi trovò meritata rimunerazione di pubblico elogio. Ne abbia l'Impresa Podestà e Compagni, anche in questa breve e forse incompleta rassegna, quei rallegramenti che le furono espressi vivi e concordi dagli intervenuti.

N.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 ottobre 1881.

In relazione al nostro numero del 9 novembre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 107, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 ottobre 1881.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	TOTALE alla fine di ottobre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione .... M.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta .... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Cunetta dello strozzo »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Strozzo .... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Escavazione completa e continua .... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Muratura della vôlta »	7,595.70	7,167.70	14,763.40
Id. del piedritto Est »	7,730.00	7,167.70	14,897.70
Id. del piedritto Ov. »	7,726.40	7,167.70	14,894.10
Acquedotto ultimato »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Galleria completa con acquedotto e nicchie .... »	7,581.70	7,167.70	14,749.40
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno .... N.	1,209	253	1,462
Id. massimo id. »	1,698	333	2,031
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	29,317,560	27,155,800	56,473,360

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

Nella parte in curva della galleria definitiva, presso Airolo (125 m.), gli ultimi lavori di muratura furono terminati il 29 ottobre 1881.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di ottobre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto ottobre	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	974.950	101
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.810	1.247.950	96
Airolo-Biasca	45.838	1,697.500	1,607.510	95
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	304.570	95
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	582.390	105
Totale	158.712	4,827.450	4.717.400	98
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	47.080	91
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	80.740	89
Airolo-Biasca	45.838	79.510	74.760	94
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	34.330	99
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	37.650	98
Totale	158.712	295.440	274.560	93

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO Situazione alla fine di ottobre	STROZZO p. 0/0	VOLTA Situazione alla fine di ottobre	VOLTA p. 0/0	PIEDRITTI (2) Situazione alla fine di ottobre	PIEDRITTI (2) p. 0/0
c) Galleria.	metri	metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen .	5,586.50	5,586	100	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen .	7,295.80	7,296	100	6,145	—	6,849	—
Airolo-Biasca . .	8,083.70	7,508	93	4,430	—	5,716	—
Giubiasco-Lugano . .	3,241.90	3,242	100	3,047	—	6,262	—
Totale . . .	24,207.90	23,632	98	18,986	—	29,424	—

(1) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen — Tutte le gallerie di questa sezione sono considerate come terminate.

Fluelen-Göschenen — Oltre i lavori complementari menzionati nell'ultimo rapporto mensile per la galleria di Wattingen, non restano da terminare, su tutta la sezione, che alcuni portali, il calafataggio delle murature, ed il compimento dei tronchi di galleria lasciati pel momento senza rivestimento.

Airolo-Biasca — Nel tunnel di Prato, lo strozzo fu compiuto il 22 ottobre; i lavori di escavo dapprima previsti dalla Compagnia sono dunque compiuti per tutti i sotterranei, ad eccezione di tre tunnel elicoidali di Freggio, di Piano-Tondo e di Travi, ove la lunghezza dello strozzo che rimane da aprire è ancora di 555 m., di cui 216 pal tunnel di Piano-Tondo, e 257 per quello di Travi. Nel primo di questi tre sotterranei, lo strozzo potrà esser compiuto verso la metà di novembre; quanto agli altri due, i progressi dei lavori di escavo, quantunque in complesso migliori del mese scorso, sono ancora lungi dall'essere sufficienti per assicurare il compimento dello strozzo nel termine fissato.

Quanto alle murature, restano ancora dei tratti considerevoli da rivestire nei 4 tunnel elicoidali. I progressi realizzati nel corso del mese di ottobre furono un po' più soddisfacenti che in settembre; non resta però meno necessario d'imprimere a questi lavori una ben maggiore attività, per giungere a terminarli in tempo utile.

Giubiasco-Lugano — I lavori della galleria del Ceneri fecero in ottobre progressi tali, che si può attendere il compimento completo di questa galleria (escavo e murature) per la 2ª quindicina di novembre (avvenne infatti il 19, come fu annunciato), cioè due anni dopo il principio dei lavori di perforazione: è un risultato soddisfacentissimo.

Le altre gallerie della linea del Ceneri sono già compiute.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di ottobre su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del proventivo: Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	8,040,600	72
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	16,800,600	75
Airolo-Biasca............. »	23,254,700	16,836,000	72
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,438,900	1,565,300	64
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	5,184,800	66
Totale Fr.	67,063,600	48,427,300	72

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di ottobre risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	»	565	565
Fluelen-Goeschenen......... »	101	587	688
Airolo-Biasca................ »	1,308	766	2,074
Cadenazzo-Pino.............. »	»	281	281
Giubiasco-Lugano........... »	283	896	1,179
Totale N.	1,692	3,095	4,787

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il rappresentante a Venezia della Società di navigazione Florio e Comp. si offerse di approdare coi piroscafi sociali alla Stazione marittima di Venezia, qualora l'Amministrazione ferroviaria avesse eseguito i lavori e date le necessarie disposizioni affinchè tale approdo potesse effettuarsi senza inconvenienti. La detta Amministrazione, infatti, accolse di buon grado l'offerta, e delegò appositi incaricati per fissare le modalità del servizio, i lavori occorrenti e le tariffe di facchinaggio per la manipolazione delle merci sbarcate dai piroscafi e non destinate al trasporto ferroviario.

Presi opportuni concerti colla Camera di commercio di Venezia, coll'Intendenza di finanza e coll'Amministrazione municipale del Dazio consumo, i rappresentanti della Società di navigazione e dell'Amministrazione ferroviaria compierono l'avuto incarico col redigere un verbale, che venne ora sottoposto alla sanzione superiore, la quale si spera non tarderà ad essere accordata, dappoichè i lavori occorrenti ed il relativo dispendio erano già stati approvati, in previsione degli accordi testè convenuti.

Nessun dubbio che tale provvedimento tornerà di molto vantaggio al commercio di Venezia, alla navigazione ed alla Ferrovia, ed a maggiore sviluppo del movimento già bene avviato di quello Scalo marittimo.

⁂

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata la spesa necesarria per la continuazione delle esperienze intorno al *Blok-system* Ceradini sulla linea ligure di Levante.

⁂

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie predette ha ammesso pei trasporti di vino da Trieste a Parigi per Cormons il prezzo complessivo di L. 52 per tonnellata da Trieste, Parigi, Bercy, per spedizioni di almeno 8,000 chilogrammi.

⁂

Il Consiglio medesimo autorizzò la Direzione dell'esercizio a combinare uno schema di contratto colla Società Veneta Montanistica per l'impianto di una fabbrica di mattonelle a Venezia.

⁂

L'Amministrazione delle predette ferrovie ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto della nuova linea di circonvallazione a Milano.

Unitamente al progetto stesso, fu rimesso uno studio di variante, allo scopo di evitare il passaggio della nuova linea per la Stazione di Porta Genova.

L'importo preventivato dei detti lavori (ritenuto che possa essere preferito il tracciato per la variante citata, che sembra assai attendibile) ammonta complessivamente a L. 6,090,000.

⁂

I giornali non rimangono certo indifferenti allorchè sulle linee ferroviarie avvengono dei furti, ed il loro scopo non potrebb'essere migliore, quello cioè di richiamare l'attenzione superiore sui fatti stessi per gli opportuni provvedimenti. Nè le Amministrazioni ferroviarie tralasciano di prevenire i lamentati furti con rigorosissime disposizioni, le quali riuscirono già a renderli meno frequenti, e giova sperare che abbiano a dare sempre migliori risultati.

Non è però meno vero che dal personale ferroviario vengono quasi ogni giorno compiuti degli atti di onestà, alcuni dei quali meritevoli in vero d'essere segnalati alla pubblica attenzione.

Così, dai dati che siamo riusciti a procurarci dall'Amministrazione dell'Alta Italia risulta, che nel solo mese di ottobre, ben 21 di tali atti, sott'ogni rapporto commendevoli, si sono verificati: atti che, per la loro entità (trattandosi di restituzioni di oggetti preziosi di molto valore e di non indifferenti somme di denaro), determinarono l'Amministrazione medesima ad accordare al personale interessato una speciale lettera di encomio, oltre alla rimunerazione contemplata per simili casi dal Regolamento in vigore.

⁂

La Giunta municipale di Bagnasco ha deliberato di far voti al Governo, affinchè sia data la preferenza al tracciato sulla sinistra del Tanaro, per la ferrovia da Ceva ad Ormea.

⁂

La Deputazione provinciale di Bergamo ha deciso di adottare, per le merci che verranno poste in spedizione sulla linea di Valle Seriana da Bergamo al ponte della Selva (la cui costruzione ed esercizio furono di recente concessi a quella Provincia) le basi generali di tariffa annesse al contratto per la vendita delle Ferrovie dello Stato, approvato con la legge 14 maggio 1865, n. 2279, e quali si trovano esposte nel volume delle Tariffe dell'Alta Italia (edizione 1872), approvate con ministeriale decreto 22 dicembre 1871 ed attivate il 16 febbraio 1872.

⁂

Pel ponte sul fiume Tevere e pel tronco di allacciamento della nuova ferrovia Viterbo-Attigliano colla linea Orte-Chiusi, l'Ufficio tecnico delle ferrovie in Viterbo ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto, modificato a seconda delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici. — L'importo dei lavori contemplati in questo progetto ammonta in complesso a L. 1,460,000, e di queste L. 1,360,000 per opere comprese nell'appalto, e L. 100,000 per lavori imprevisti e per le espropriazioni e l'armamento.

⁂

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici un progetto di variante al primo tronco della ferrovia da Terni a Rieti. Tale variante è compresa fra i chilometri 13 + 840 e 16 + 260, ed ha lo scopo di migliorare l'andamento planimetrico ed altimetrico della linea, lasciando la possibilità di situare, in condizioni migliori di quelle del progetto primitivo, la fermata delle Marmore. In quanto alla spesa, essa verrebbe mantenuta negli stessi limiti di prima.

⁂

La Commissione per la liquidazione dei conti fra il Governo e la Società delle ferrovie del Sud dell'Austria ha presentato al Governo la relazione generale sulla liquidazione di cui si tratta.

⁂

Ci scrivono da Como che quella Deputazione provinciale ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la concessione della costruzione e dell'esercizio delle linee Como-Malnate-Varese-Laveno e Malnate-Saronno, accettando, in conformità delle proposte ministeriali, il sussidio concesso coll'articolo 11 della legge 29 luglio 1879 per la prima delle predette linee, e rinunciando a qualsiasi sussidio per la seconda. Ci consta che la Deputazione medesima ha fatto viva preghiera al Ministero affinchè al più presto si compiano gli atti necessarii alla stipulazione della relativa concessione.

⁂

Abbiamo da Palermo che la Società della ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) ha fatto istanza al Governo per essere autorizzata ad aumentare la tariffa per i viaggiatori di 3ª classe, por-

tandola cioè da centesimi 4 per posto e per chilometro a centesimi 5.65, come è stabilito dalle tariffe delle ferrovie Calabro-Sicule.

><

Continuiamo la rassegna dei progetti di recente presentati al Ministero dei lavori pubblici per l'appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari, occupandoci oggi del tronco dal Km. 18 ad Ascoli, della linea Ascoli-San Benedetto.

L'importo complessivo dei lavori per questo tronco, della lunghezza di m. 10,600, è previsto in L. 1,600,000. Per le espropriazioni e pei lavori diversi ed imprevisti è preventivata una spesa di L. 170,000, e per le impalcature metalliche, fabbricati ed armamento un' altra spesa di lire 305,000; per cui l'importo dei lavori da appaltare, (riguardanti le opere e provviste occorrenti alla costruzione del corpo stradale limitatamente al piano di regolamento dei movimenti di terra, e cioè a m. 0 30 sotto il piano delle guide) risulta di L. 1,125,000.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da m. 4,300 di tratti in curva, aventi un raggio minimo di m. 300, e da m. 6,300 di allineamenti retti.

L'andamento altimetrico è ripartito come segue: orizzontali m. 1,700; pendenze m. 8,900, colla pendenza massima del 17.50 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuità delle comunicazioni attraverso la ferrovia, sono preventivate n. 36 opere d'arte minori ed i seguenti manufatti speciali: due ponti sul Tronto a travate metalliche, il primo in 5 campate di 25 metri caduna, ed il secondo a 4 campate di 20 m.; un ponte sul torrente Marino, ad impalcatura metallica in tre luci, di 20 m. per ciascuna; altro ponte di 10 m., due cavalcavia di m. 5.60, e due ponticelli, uno di m. 5 e l'altro di m. 8.

Sono progettate due Stazioni rispettivamente per gli abitati di Marino e di Ascoli Piceno. Inoltre è contemplata l'esecuzione di 24 passaggi a livello; di 2 garette e di 7 case cantoniere.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 novembre p. p. al 3 corr., in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco da Grottaglie a Latiano, della ferrovia Taranto-Brindisi;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco da Celano a Collarmele, della ferrovia Roma-Sulmona.

E così pure i progetti riflettenti:

La costruzione di un tronco da Borgo San Lorenzo a Pontassieve, della ferrovia Faenza-Pontassieve;

L'ampliamento e sistemazione della Stazione di Assaro Valguamera, nel tronco Bicocca-Villarosa, della ferrovia Catania-Licata;

L'esercizio di una tramvia a vapore da Villa Fornaci a Treviglio, nelle provincie di Milano e di Bergamo;

L'esercizio di una tramvia a vapore nell'interno della città di Ancona.

Furono finalmente ritenuti ammissibili due progetti di massima: per l'ampliamento della Stazione ferroviaria di Pontassieve, e per una ferrovia da Canino alla Stazione di Montalto di Castro.

><

Il Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie Romane, dopo avere nella sua seduta del 3 corrente trattati alcuni affari di interna amministrazione, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

Approvava i lavori di rialzamento della linea Roma-Civitavecchia fra i chilometri 19 e 23, per difenderla dalle corrosioni ed inondazioni del Tevere;

L'impianto della illuminazione a gas nel nuovo fabbricato della Stazione di Livorno;

Le Convenzioni stipulate colle Provincie di Pisa e di Perugia per la liquidazione dei conti d'esercizio delle linee Colle Salvetti e Terontola-Chiusi; e l'acquisto di combustibile per l'alimentazione delle locomotive.

Aggiudicava alla Casa Bolchow e Vanghan la fornitura di tonnellate 12,500 di ruotaie di acciaio, al prezzo medio di fr. 175 oro la tonnellata;

La fornitura delle compresse alle Acieries du Rhin, e quella delle chiavarde, delle piastrine e dei ramponi a fabbricanti nazionali.

Approvava finalmente l'impianto di una nuova Stazione a Roma nella località detta Trastevere, alcuni lavori di completamento delle linee in esercizio, come pure l'acquisto di 12 locomotive per viaggiatori già compresi nel preventivo del 1882.

Notizie Ferroviarie Italiane

Consiglio delle Strade ferrate. — Con Reale Decreto del 24 novembre p. p., il Consiglio delle strade ferrate è stato ricomposto nel modo che segue:

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente;
Il Segretario generale dei lavori pubblici;
Il Direttore generale delle Ferrovie;
L'Avvocato generale erariale;
Due Consiglieri di Stato;
Un Ufficiale generale dell'Esercito.

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 antimeridiane del 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà all'incanto per l'appalto delle seguenti provviste occorrenti all'armamento di varii tronchi di ferrovie complementari del Regno, diviso in tre distinti lotti come segue:

I Ruotaie di acciaio Bessemer, tonn. 8046, per il presunto importo di L. 2,252,956,44;

II { Stecche corniere, quint. 4161; Piastrelle, id. 2325 } per L. 207,552;

III { Chiavarde quint. 916; Ramponi id. 2663 } per L. 144,118.50.

Il tempo utile per la consegna, in parte mesi quattro ed in parte mesi sei dalla data della stipulazione del contratto; e consegna nelle Stazioni ferroviarie di Roccasecca, Novara, Vercelli, Mortara, Cava Carbonara, Bressana, Cava Manara, Porto Civitanova e Albacina.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in coctanti od in altro modo.

Il deposito interinale e la cauzione definitiva sono fissati rispettivamente in L. 81,325 e L. 162,650 pel 1° lotto; L. 10,000 e L. 21,000 pel 2°; L. 7,000 e L. 15,000 pel 3°, in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 10 antimeridiane dello stesso giorno 21, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste per la costruzione e posa in opera della tettoia metallica per la Stazione internazionale di Luino sul tronco Germignana-Luino, della ferrovia Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende, per la presunta somma di L. 190,000.

La lavoratura ed il montaggio della tettoia in officina dovranno essere eseguiti nel termine di mesi tre e mezzo dal giorno in cui serà dato ordine di incominciare i lavori. La posa in opera della tettoia dovrà essere compiuta nel termine di giorni novanta lavorativi dalla data di consegna degli appoggi.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 9,500 ed in lire 19,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 antimerid. dello stesso giorno 21 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si addiverrà simultaneamente, all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Biadene e Levada, della lunghezza di m. 7,842, in provincia di Treviso (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 215,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 10 dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,000, ed in L. 22,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci. — La Giunta parlamentare per l'esame del progetto per la concessione della ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci si è costituita, eleggendo a presidente l'on. Cocconi, a segretario l'on. Giordano, ed a relatore l'on. Di Lenna.

Succursale dei Giovi. — Il Consiglio comunale di Genova, nella seduta del 2 corr., approvò, con 35 voti ed uno astenuto, la proposta, presentata dalla Giunta, di adesione al voto emesso dal Consiglio provinciale e dalla Camera di commercio, onde per la linea succursale dei Giovi sia dal Governo data la preferenza al tracciato di Valle Scrivia.

Prima della votazione, l'onorevole presidente Gavotti dichiarò che egli aveva accettato il difficile incarico di assessore anziano, a condizione della manifestazione da farsi dal Consiglio comunale a favore della Succursale dei Giovi per Valle Scrivia. Dichiarò pure che accettava le raccomandazioni del consiglieie Brusco di mettersi in relazione con la Rappresentanza di Milano per un comune lavoro presso il Governo per la detta Succursale.

Tramways di Genova. — Giovedì scorso, la Deputazione provinciale approvò definitivemente la concessione di una linea di *tramway* a cavalli da Savona a Vado su quel tronco di strada provinciale; ed altra linea da Chiavari a Sestri Levante.

Si crede che le Società concessionarie metteranno prontamente mano ai lavori, e presto quelle popolazioni potranno godere dei vantaggi di questo comodo ed economico mezzo di locomozione.

Tramways di Napoli. — Scrivono da Napoli, 30 novembre, all'*Opinione*:

La Giunta comunale si è occupata seriamente della quistione dei *trams*, dando incarico agli assessori Campodisola, Testa e de Rosenheim di presentare una particolareggiata relazione sui problemi che la Giunta è chiamata a risolvere.

Le basi su cui i commissarii debbono lavorare, sono: prolungamento del periodo di concessione sino a coincidenza con quello provinciale; nuovo armamento di tutte le linee sul sistema adottato nelle grandi città dell'estero. Tale sistema consiste in un letto di correnti di legname, che vengono situate sotto al basolato, ed al qual letto vengono affidate le rotaie tutte d'un pezzo, alte quanto lo stesso basolato, in modo da formare un sol piano col medesimo.

Oltre a ciò, la Giunta, prima di addivenire a qualsiasi trattativa con la Società dei *trams*, richiederà da questa la scrupolosa osservanza del contratto per ciò che riguarda la costruzione della linea, la quale dovrebbe, percorrendo il Corso Vittorio Emanuele, congiungere il Museo alla strada di Piedigrotta. Quella linea sarà a trazione a vapore, secondo il sistema del Riegenbach, adottato nella Svizzera per la ferrovia del Rôghi e dell'Ütly. In tale sistema, oltre le due ruotaie ordinarie, ve n'ha una terza nel mezzo, sulla quale scorre una ruota dentata, che garantisce completamente contro qualsiasi pericolo, sia nella salita, che nella discesa.

D'altra parte, sembra che la vertenza esistente con la Società dei *trams* a vapore, rappresentata dal signor Otlet, sia appianata. Oggi, infatti, quel rappresentante ha depositato presso la Cassa municipale la cauzione di lire 75,000 richiesta dal Capitolato d'appalto per la linea Napoli-Capodichino. Cosicchè si spera che tutta la linea Napoli-Caivano possa essere aperta fra una ventina di giorni.

Tramways di Torino. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 2 corr., prese a discutere sui due seguenti oggetti:

1. *Tramvia Torino-Settimo per il Parco e la Badìa di Stura — Convenzione colla Ditta Ceriana e Società Belga.*

Il *Sindaco* riferisce essere stato proposto ed approvato dalla Commissione del bilancio di concedere agli assuntori una somma di 50,000 lire, a titolo di concorso nei lavori da compiersi pel ponte sulla Stura, il quale ha bisogno di completa riforma e di una travatura metallica, invece dell'attuale di legno.

Compans insiste perchè il Municipio non accordi neppure le 50 mila lire pel ponte. Se la Società assuntrice crede di compiere un'opera per lei abbastanza proficua, addiverrà essa stessa alla costruzione delle opere necessarie. Prega pertanto che il Cònsiglio sospenda per ora l'approvazione, specialmente sulle considerazioni che tale materia deve essere pure discussa dal Consiglio provinciale.

Rossi, a nome della Commissione del bilancio, si oppone ella sospensiva, dimostrando come non il Municipio accordi nel presente caso un sussidio, ma venga esso dalla Società assuntrice alleviato nelle spese che gli sarebbero necessarie per l'opera del ponte.

Il *Sindaco* reputa che la sospensiva, nell'attuale condizione delle cose, riesca troppo dannosa. Alla peggio, si scinda la questione delle 50 mila lire da quella della concessione in genere.

Rossi ricorda che il bilancio comunale *già fissava* 25 mila lire di primo fondo per le opere del ponte. Fa riflettere agli oppositori che potrebbe darsi che, negando ora le 50 mila lire, se ne dovessero poi pagare 70 od 80 mila, senza poter avere la tramvia.

Gianolio stima che la sospensione rechi l'abbandono dell'opera proposta.

Benintendi chiede se sia vero che un'altra domanda sia stata fatta in questi giorni per la tramvia di Settimo.

Sindaco. Nessuna domanda fu fatta al Consiglio comunale; si parlò di una proposta fatta al Consiglio provinciale, ma per una tramvia sulla strada provinciale fra Torino e Settimo.

Compans, *Arnaudon* e *Bollati* propongono, con un ordine del giorno, che si soprasseda sulla quistione delle 50 mila lire pel ponte.

Messo ai voti, quest'ordine del giorno non è approvato.

Messa ai voti la Convenzione per la tramvia di Settimo, è approvata.

2. *Tramvia Torino-Stupinigi-Vinovo — Convenzione col signor Berrier Delaleu.*

I patti di questa Convenzione già furono accennati nel nostro numero precedente.

Il signor Berrier non chiede alcun sussidio al Comune di Torino: un sussidio di 20 mila lire gli sarà dato dal Comune di Vinovo.

Messa ai voti, la Convenzione è approvata all'unanimità.

Ferrovie e tramways della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 24 novembre p. p., ha preso, tra le altre, le seguenti deliberazioni:

a) Sulla proposta del deputato Cibrario, relatore della Commissione incaricata dei provvedimenti finanziarii per supperire alle spese straordinarie ferroviarie, stradali ed idrauliche portate dalla nuova legge, autorizzò la contrattazione di un mutuo di lire 800 mila colle Opere Pie di San Paolo in Torino, e mandò al signor Prefetto di stipulare, a nome della Provincia ed in concorso col relatore, il relativo contratto.

b) Avuta comunicazione dal deputato Daneo delle trattative incoate col Governo in ordine alla pendenza riguardante i crediti arretrati di sovraimposta sulla tassa di ricchezza mobile dovuti dalla cessata Società dell'Alta Italia, autorizzò il medesimo a conchiudere le trattative suddette, in base all'analoga transazione già conchiusa dal Municipio di Torino.

c) Valendosi della facoltà concessale dal Consiglio provinciale, di derogare al regolamento sui *tramways* ogni qualvolta l'interesse della Provincia lo esiga, autorizzò, in via d'urgenza, a mente dell'articolo 180 della legge comunale e provinciale, il signor Berrier Delaleu a cedere il tronco del *tramway* a vapore Pinerolo-Cavour, di cui è concessionario, al signor Rodolfo Coumont, o per esso ad una Società designanda.

d) Autorizzò la Direzione della ferrovia Torino-Rivoli, mediante osservanza delle prescritte condizioni, a costruire un ponticello sul fosso a giorno della strada provinciale Torino-Susa in territorio di Collegno, a servizio del nuovo *tramway* Torino-Rivoli.

Tramways di Vercelli. — Scrivono da quella città, 5, al *Risorgimento*:

È ritornato il quarto d'ora dei *tramways*. Oltre a quello di Ivrea-Santhià, che si vuole prolungare sino a Vercelli, si parla di un altro fra la nostra città e Casale, di un terzo fra Vercelli e Biella, e di un altro ancora nel circondario fra Trino e Livorno. È proprio il caso di dire: se saranno rose fioriranno!

Frattanto, al di là della Sesia, sono incominciati i lavori per la ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia, anche questa una grande incognita, ed una grande speranza!

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente avviso, in data 4 corr.:

A facilitare l'innoltro delle spedizioni in corso, rimaste giacenti per le interruzioni avvenute sulla linea Genova-Ventimiglia, d'accordo colle Strade ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo, e conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si accorda che « i trasporti in servizio « italo-francese, via Ventimiglia, eseguiti anteriormente al « 2 andante, e giacenti per l'interruzione della linea Ge- « nova-Ventimiglia, siano istradati via Modana, senza au- « mento di tassa pel maggior percorso ».

In conseguenza, le Stazioni, che tengono giacenti trasporti effettuati nelle annunciate circostanze, e per i quali non siano ancora loro pervenute speciali disposizioni dai rispettivi mittenti, li innoltreranno tosto pel transito di Modana.

Nulla poi è innovato per le spedizioni eseguite posteriormente al 1° andante, per le quali i mittenti dovranno tosto dare disposizioni che valgano a farne cessare la giacenza, ed alle quali verranno applicate le regolamentari tasse di sosta e quelle delle relative tariffe in caso di rispedizione.

Così alle spedizioni provenienti dalle Ferrovie francesi, eseguite prima del 2 corr., e che, secondo le vigenti tariffe, avrebbero dovuto seguire la via di Ventimiglia, saranno applicati i prezzi corrispondenti a questo transito, quantunque abbiano effettivamente seguita la via di Modana.

Per lo contrario, alle spedizioni eseguite posteriormente al 1° del corrente mese, saranno applicati i prezzi corrispondenti alla via effettivamente tenuta.

Le Amministrazioni interessate non garantiscono i termini di resa per le merci, che eccezionalmente dovranno tenere il transito di Modana.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia pel Colle di Tenda. — Leggiamo nel periodico settimanale L'*Organe des mines*, che si pubblica a Parigi:

Un avvenimento della più alta importanza si è compiuto da qualche giorno, appena a due passi delle nostre frontiere d'Italia, senza che la stampa, salvo poche eccezioni, gli abbia prestato l'attenzione di cui è ben meritevole. Vogliamo parlare del traforo del Colle di Tenda per il passaggio della strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia.

Questo tunnel, d'una lunghezza di oltre 3,000 metri, quantunque traforato ad una elevata altitudine (più di 1,100 metri) potrebbe forse servire alla strada ferrata, che dev'essere costrutta fra le due testè menzionate città.

Le regioni situate al sud-est della Francia hanno un particolarissimo interesse, acciò l'esecuzione di questa linea sia intrapresa al più presto possibile, perchè le relazioni commerciali tra la Francia e l'Italia sono destinate, per questo fatto, ad un nuovo sviluppo, nel senso che gli scambi tra le nostre provincie del mezzogiorno, il Piemonte e la Liguria, aumenteranno certamente in proporzioni considerevoli.

A questo proposito, veniamo a sapere con vera soddisfazione che un'importante Società finanziaria si è costituita, allo scopo di chiedere la costruzione ed eventualmente anche l'esercizio della linea in discorso.

Non solamente questa via tornerà eminentemente utile alle nostre transazioni commerciali e industriali, ma la colonia straniera, che accorre a passar l'inverno sul litorale mediterraneo, deve vivamente desiderare che siffatta linea sia presto costrutta, ben sapendo che, mercè questa nuova comunicazione, si abbrevia di circa 140 chilometri la percorrenza da Parigi a Nizza; locchè costituirà un grande benefizio per questa deliziosa città di piacere, la quale attirerà in tal modo un numero molto maggiore di visitatori ».

Nuovo valico alpino. — Nella seduta del 15 novembre scorso, nella Camera di commercio di Torino, il Presidente invitò il cons. ingegnere Locarni, relatore della speciale Commissione, composta dei cons. Lanza, Tivoli, Mylius, Mazzucchetti, Peyrot, Sclopis e Locarni, a riferire sugli studii intrapresi intorno alla scelta del punto più conveniente per stabilire un nuovo valico ferroviario delle Alpi, intermedio fra quello in esercizio per il Colle del Fréjus nelle Alpi Cozie, e quello in costruzione per il Gottardo nelle Alpi Lepontine.

Il cons. Locarni legge una lunga Relazione, nella quale, esaminata sotto ogni aspetto la questione della scelta del nuovo traforo, conclude proponendo alla Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera, sentita la Relazione della Commissione incaricata di studiare la questione dei valichi ferroviarii delle Alpi, delibera di instare presso il Governo del Re e presso il Parlamento, perchè, prima di deliberare intorno al passaggio di una nuova ferrovia internazionale attraverso le Alpi, facciasi a studiare la possibilità e la convenienza commerciale, economica e politica di una ferrovia, che congiunga direttamente Aosta con Martigny per il Gran San Bernardo, e passa all'ordine del giorno ».

Quest'ordine del giorno è approvato con voto unanime.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Sulla linea fra Brunnen e Göschenen sono già state disposte definitivamente, secondo l'*Urner Zeitung*, le guide su quasi tutto il percorso. Le poche e brevi lacune sono causate dai ponti, di cui si sta ultimando la montatura, e fra cui annoverasi l'imponente viadotto del Kerstelnbach. Anche per Immensee e Goldau si lavora all'armamento definitivo della linea.

Le due locomotive provenienti dalla fabbrica di Winterthur, che devono essere impiegate per l'esercizio nel gran tunnel, sono pronte, già montate sulle ruotaie, nella Stazione di Göschenen.

Ferrovie ungheresi. — Il giornale *Hon*, di cui son noti i rapporti governativi, annuncia il compimento di un importante progetto di legge. Trattasi di porre sotto sequestro le ferrovie che godono d'una garanzia d'interesse, e specialmente quelle i cui prodotti dell'esercizio non bastano nemmeno a coprire gl'interessi delle loro priorità. Queste ferrovie sarebbero amministrate dallo Stato sino al momento in cui gl'interessi sarebbero equilibrati dai prodotti.

Si aggiunge, d'altra parte, che le ferrovie d'Alfould e della Transilvania passerebbero per le prime sotto il nuovo regime, appena il progetto sarà divenuto legge.

Disastro in Inghilterra. — Si ha da Dundee, 2: Questa notte, dopo le sette, ebbe luogo una spaventosa collisione sulla ferrovia Nort-British alla Stazione di Tayport.

Mentre trovavasi un treno fermo sulla linea, il treno passeggieri di Edimburgo, che doveva giungere alle 7.35, venne colla massima rapidità contro la macchina del treno fermo.

L'urto fu così grande, che lo strepito fu udito ad un miglio di distanza.

Parecchi vagoni entrarono addirittura nel treno, formando una specie di telescopio.

Si ebbero a lamentare moltissimi morti e feriti, di cui il *Morning Post* reca l'elenco.

Ferrovie sotterranee in America. — L'*Eco d'Italia* del 16 novembre reca:

L'opera ardita di unire la città di Jersey City colla città di Nuova York, forando il letto del fiume Hudson, può già fin d'ora dirsi un fatto compiuto: ogni giorno si procede innanzi, lentamente si, ma sicuri, e non è che questione di pochi mesi. Allorquando le sponde della Nuova Jersey saranno allacciate a quelle della grande metropoli commerciale del Nuovo Mondo, non si avrà più a lamentare il lento traghettare dei battelli (*ferry-boats*) per raggiungere il lido opposto, ma sarà un via vai continuo e rapido, tanto pei viandanti, che per le operazioni di traffico.

Le città della Nuova Jersey, prossime a Nuova York, diverranno tanti sobborghi della immensa città, si popoleranno maggiormente, ricevendo il soverchio della popolazione new-yorkese.

A tale oggetto, sembra stabilito che si intraprenderà la costruzione di una Stazione sotterranea in qualche punto centrale del Broadway, onde, per mezzo del *tramway* del tunnel, trasportare colla massima celerità passeggieri dall'uno all'altro punto di partenza.

Nè questa sarà la sola via di comunicazione sotterranea; già è in via di studio il progetto di forare la via Broadway dalla piazzetta di Bowling Green fino ad Harlem e forse più oltre; come pure di eseguire un traforo sotto il fiume Est, tra New York e Brooklyn, nonostante il gigantesco ponte in ferro in via di costruzione, sia che si tema un gran capitombolo, o che non sarebbe da sè bastante all'andirivieni di pedoni fra una città e l'altra.

Se a tutto ciò si aggiungono le grandi locomotive, che va costruendo la Compagnia ferroviaria *Pennsylvania Railroad Company*, su principii di forza motrice tutt'affatto nuovi, tanto da limitare la distanza fra Nuova York e Filadelfia a *sessanta minuti soltanto* — distanza di novanta miglia inglesi —, bisognerà pur convenire che qui si cammina a passi celeri, si progredisce davvero!

Notizie Diverse

Museo industriale di Torino — Il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha pubblicato il seguente Decreto, in data 4 novembre p. p.

Visto il Decreto ministeriale del 7 ottobre ultimo scorso, col quale sono istituiti presso il R. Museo industriale in Torino speciali Corsi per formare direttori ed insegnanti delle Scuole di arti e mestieri;

Considerato che torni sommamente utile al fine di tale istituzione stabilire alcune borse di studio a favore degli allievi di detti Corsi, che ne saranno reputati meritevoli,

Decreta:

Sono istituite quattro borse di studio, ciascuna di lire 1000 annue, da conferirsi a coloro che frequenteranno i Corsi speciali del Museo industriale di Torino per direttori ed insegnanti nelle Scuole di arti e mestieri.

Con altro Decreto saranno determinate le norme per il conferimento delle dette borse, alla cui spesa verrà provveduto coi fondi nel capitolo 20 del bilancio di questo Ministero per il corrente anno e su quelli corrispondenti dei bilanci successivi.

Esposizione nazionale industriale a Torino. — Ieri sera ebbe luogo alla Società promotrice dell'Industria una seconda riunione per l'*Esposizione Nazionale* da tenersi a Torino nel 1884.

Presero parte alla riunione le rappresentanze della Società di Belle Arti, del Museo industriale, del Comizio agrario, della Società degli esercenti, della Camera di commercio, del Circolo degli artisti, del Club Alpino, del Municipio, della Provincia, della Borsa, ecc.

Dopo una lunga discussione, la quale confermò in tutti gli intervenuti la convinzione della buona riescita del progetto, la riunione incaricò i primi promotori di costituirsi provvisoriamente in Giunta esecutiva, col mandato di studiare uno schema generale di lavoro preparatorio e la costituzione di apposite Sotto-Commissioni speciali, e riferirne al Comitato generale nel più breve tempo possibile.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 6 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Società per la bonifica dei Terreni Ferraresi*, col capitale nominale di L. 8,000,000, diviso in 16,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di anni 50 decorrendi dal 22 dicembre 1872, è autorizzata ad emettere 16,000 Obbligazioni in oro, del valore nominale di L. 500 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse di L. 25, e rimborsabili alla pari, per estrazioni semestrali, l'ultima delle quali al 20 dicembre 1922. Dalle anzidette 16,000 Obbligazioni da emettersi, sono però da dedurre le 1,100 già emesse in base al R. Decreto 26 agosto 1877.

-- Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni al partatore, denominata *Società del tramway Como-Fino-Saronno, Fino-San Pietro Martire*, sedente in Saronno, col capitale nominale di lire 900,000, diviso in 3,600 azioni da L. 258 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 21 dicembre 1879, è autorizzata ad emettere 1,600 Obbligazioni da L. 250 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse di L. 15 in oro, pagabili per semestri al 1° gennaio e 1° luglio di ogni anno, netti da ritenuta, e rimborsabili per estrazioni entro 40 anni, a datare dal 6° anno d'esercizio.

Servizio dei pacchi postali — La *Gazz. Uff.* del 30 novembre p. p., ha pubblicato il R. Decreto del 9 detto mese, con cui, considerando che l'attuazione del nuovo servizio dei pacchi postali, oltre la spesa già calcolata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, rende pur necessario un aumento al fondo inscritto nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio a favore dell'Economato generale per la fornitura di carta e stampe, è aumentato di L. 123,231.37 il fondo inscritto al capitolo 28 del bilancio definitivo di provisione della spesa del detto Ministero pel 1881.

Strade provinciali — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 settembre scorso, con cui è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia d'Udine.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non diedero luogo, anche in quest'ultima settimana, ad affari di qualche rilievo, ed i più di essi si tennero nominali.

Le Azioni vecchie della Società delle Meridionali vennero negoziate a 469, poi a 471 per fine mese. Si dice che, entro il mese, verranno emesse le nuove Azioni. Le Obbligazioni relative si quotarono a 274 circa, i Boni a 541.

Le Sarde, delle serie A e B, rimasero nominali, le prime a 272, le seconde a 275.50; le nuove trattate scarsamente al prezzo di 273.

Le Azioni Ferrovie Romane ebbero qualche denaro a 143 circa.

Le Palermo-Trapani si tennero a 279, 1ª serie; ed a 281, 2ª serie; le Centrali Toscane a 458; le Pontebbane a 455; le Meridionali Austriache a 289.50.

A Parigi, le Lombarde si negoziarono a 320 circa; le Obbligazioni a 281 e 282; le Vittorio Emanuele a 275; le Azioni ferrovie Romane a 138; le Obbligazioni a 360 e 361.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La Direzione generale ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, Elenco D, n. 6), comprese nella 63ª Estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 30 novembre 1881.

Estratto I, n. 799, col premio di L. 33,330.
» II, n. 17,461, col premio di L. 10,000.
» III, n. 16,775, col premio di L. 6,670.
» IV, n. 1357, col premio di L: 5,260.
» V, n. 3,682, col premio di L. 1,080.

(Seguono i numeri delle 389 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1882 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1º febbraio 1882, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 gennaio 1882, aventi i numeri dal 64 al 73 inclunive.

CONVOCAZIONI

Società italiana per il gaz — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 14 corr. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 5), per la nomina del presidente, due scrutatori ed un segretario, per la relazione e proposte sopra modificazioni agli statuti sociali, e per la elezione di due revisori dei conti per l'esercizio 1881.

Società anonima Fabbrica di calce e cementi in Casale Monferrato. — Gli azionisti sono convocati pel giorno 18 corr. in Casale, sede sociale (Porta Cittadella) per modifica ed aggiunte allo statuto della Società, e per domanda dei Canali Cavour circa la forza motrice.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corr. in Roma, sede sociale (via della Pigna, 14), per le nomine di censori e reggenti.

Società anonima Miniere di Montesanto — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per la relazione del Consiglio, pel rendiconto e bilancio al 30 giugno 1881, per la nomina dei revisori dei conti, e pel sorteggio ed elezione di metà dei consiglieri.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 2), per deliberare sulle materie di cui sarà pubblicata la nota.

Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a tre arcate, in sostituzione dall'altro minacciante rovina, nella strada nazionale fra Alghero e Porto Conte, e precisamente nello stagno di Alghero, per la presunta somma di L. 118,963. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 6000, cauzione definitiva lire 15,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 8,250 in acciaio e ferro diverso, per il complessivo importo di L. 8,900. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rassa (prov. di Novara), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco di strada obbligatoria dal Ponte detto delle Quare di Campertagno a Rassa, in diminuzione dell'importo di L. 34,678.14, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del ponte Picecca nella pianura di San Priamo, lungo la strada nazionale da Cagliari a Terranova, per il presunto importo di lire 54,580. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 3500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada da Cagliari a Terranova Pausania per Muravera, dal 1º aprile 1882 al 31 marzo 1891, per la presunta annua somma di lire 9964.69. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari in Messina nel triennio 1882-84, per il complessivo importo di L. 111,000. Deposito cauzionale lire 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti a compimento della costruzione della via Giurba, per la presunta somma di L. 94,894.28. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 2000 in biglietti di Banca o rendita D. P., oltre L. 1500 per spese d'asta e contratto.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dal 1º gennaio 1882 al 31 dicembre 1884 delle opere d'arte del Porto d'Anzio, per la complessiva somma di L. 31,200. Deposito interinale lire 1000, cauzione definitiva L. 3,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della 1ª parte del 10º tronco della strada provinciale da S.ª Agata per San Fratello Cesarò, alla nazionale Termine Taorina, della lunghezza di m. 1061.23, per il presunto importo di L. 49,760. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 2,500; cauzione definitiva mediante fideiussore beneviso.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dell'adattamento della batteria Dorica inferiore di Ancona, per la presunta somma di L. 76,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 7,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione e manutenzione dei fari e fanali del litorale veneto nel quadriennio 1882-85, per il complessivo importo di L. 52,600. Deposito interinale lire 2,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costrnzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia, la costruzione del cavalcavia Dongione presso Alessandria.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ASTA

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo addivenire all'aggiudicazione della fornitura di Ventimila metri cubi di Pietrisco da estrarsi dalle Cave possedute dalla Società, fra i chilom. 17 e 23 della Linea Roma-Ceprano e la Galleria di Ciampino, e da servire pel Massicciato del 2.o binario fra Roma e Ciampino, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovrà essere eseguita la suindicata fornitura, è visibile in Firenze nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento, ed in Roma presso l'Ingegnere Ispettore Capo della 3.a Sezione del Mantenimento.

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa Sociale in Firenze, o presso il Sotto Cassiere di Roma, la somma di Lire Duemila, in danaro o in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 19 del prossimo venturo Dicembre.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di 20000 Metri Cubi di Pietrisco.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minor offerente e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissariato Governativo.

Firenze, 29 Novembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Si avvisano i signori Azionisti della Società suddetta che è convocata una Assemblea generale straordinaria per il giorno 14 dicembre 1881 alle ore 1 pomeridiana negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza San Carlo, N. 5.

Ordine dei Giorno:

1. Nomina del Presidente provvisorio.
2. Nomina del Presidente definitivo, di due scrutatori, e di un Segretario.
3. Relazione e proposte relative alle modificazioni agli Statuti Sociali.
4. Elezione di due Revisori dei Conti per l'esercizio 1881 in rimpiazzo di due resisi dimissionari

N.B. Le modificazioni che si propongono agli Statuti Sociali sono ostensibili ai Signori Azionisti presso la Direzione della Società a tutto il 12 corrente nelle ore d'Ufficio dei giorni non festivi.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 9 dello Statuto per ottenere il biglietto di ingresso alla sala dell'adunanza, dovrà essere effettuato presso la Cassa della Società nei tre primi giorni che precedono quello dell'Assemblea, e non più tardi delle ore 4 pomeridiane del giorno 13 dicembre 1881.

Torino, il 30 novembre 1881.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore con ubicazione alla Stazione di Mortara

L'affitto decorrerà dal giorno 1° febbraio 1882.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata in lire 80.

L'asta si farà a schede segrete, la cui apertura seguirà il 20 dicembre 1881 alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2.ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 19 dicembre 1881.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2.ª Divisione in Milano, nonchè presso la stazione di Mortara.

Milano, li 6 dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo addivenire all'aggiudicazione dei seguenti lavori:

1.° Difesa alla ripa sinistra del Tevere in località detta la Pera alta situata fra i chilometri 43-44 della linea Roma-Orte.

2.° Difesa come sopra in località detta Cannaro situata fra i chilometri 46-47 della linea suddetta.

3.° Difesa come sopra in località detta Gavignano situata fra i chilometri 51-52 della linea suddetta.

4.° Apertura di una Cava di pietra in località detta il Cannaro fra i chilometri 46-47 della linea suddetta,

apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 3.a Sezione del Mantenimento, posto al piano superiore della Stazione di Roma.

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa Sociale in Firenze o presso il Sotto Cassiere di Roma, la somma di Lire Seimila, in danaro o in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 17 Dicembre, in buste suggellate, sulle quali, oltre la firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per lavori di difesa al Tevere e apertura della Cava di Cannaro.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minor offerente e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 2 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	**20,400**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	**2,372,000**	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	**189,000**	»
Lamiera di ferro inservibile . . .	»	**13,000**	»
Tornitura e limatura d'acciaio . .	»	**7,900**	»

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; — Zinco vecchio inservibile; — Bronzo e Rame da rifondere — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **27 dicembre 1881**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 29 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 novembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 12 dicembre c. m. per l'affitto dei locali ad uso Caffè nelle stazioni di Mestre e Rovato.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona od ai Capi delle suddette stazioni.

Milano, addì 1° dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XIV. Mercoledì 14 Dicembre 1881. N. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi.

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 49).

Prendendo ora in esame la prima parte della Relazione Valsecchi, che tratta delle *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato*, già autorizzate da leggi speciali anteriori a quella del 29 luglio 1879, rilevasi che sul complessivo sviluppo di tali ferrovie, cioè:

Calabro-Sicule del 1° e 2° periodo	Chil.	1334
Asciano-Grosseto, Ligure, Savona-Bra e Cairo-Acqui	»	501
Totale	Chil.	1835
trovavansi in esercizio al 31 dicembre 1880.	»	1760
e non restavano quindi in costruzione che . .	Chil.	75

dei quali 19 appartenenti alla linea Catania-Licata e 56 a quella di Valleluuga in Sicilia.

Dei detti chil. 75, se ne dovevano aprire 69 nel corso 1881 (come infatti si apersero), non rimanendo così alla fine dell'anno che il solo tratto comprendente la galleria di Marianopoli, della lunghezza di m. 6276; mentre, in attesa del suo compimento, verrebbe attivato un servizio ippico sopra una strada ruotabile appositamente costrutta, per provvedere alla continuità delle comunicazioni ferroviarie da Palermo a Caltanissetta e Catania.

1. Rispetto alle Ferrovie Calabro-Sicule del 1° periodo (cioè in esecuzione della legge 31 agosto 1868), accennate le controversie insorte colla Società Vitali, Charles, Picard e C. e la transazione seguitane, per cui cessò ogni sua ingerenza nella costruzione dei 640 chilometri di cui si trattava, rimasero da eseguire non pochi lavori a compimento dei tronchi già appaltati alla Società medesima. I principali di tali lavori, fissati dalla Commissione di collaudo delle dette linee, vennero poi appaltati a diverse Imprese, e si trovavano alla fine del 1880 ultimati e liquidati. Altri lavori di minore importanza, ma ordinati anch'essi dalla Commissione, vennero eseguiti, tanto sulla linea calabrese, quanto sulle siciliane, a cura della Società delle Strade ferrate Meridionali, e si trovavano pure ultimati e liquidati.

Ai rimanenti lavori di compimento, non prescritti dalla Commissione di collaudo, provvide e provvede tuttora la stessa Società delle Meridionali in conto di manutenzione straordinaria, a termini della Convenzione stipulata col Governo per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule.

I lavori delle tre categorie di cui sopra, col rispettivo ammontare, figurano in tre quadri *A*, *B* e *C*, così riassunti:

	IMPORTO DEI LAVORI DELLE CATEGORIE			TOTALE
	A	B	C	
Rete Calabrese .	4,979,448.03	988,990.80	6,546,420.02	12,514,858.85
Rete Sicula . . .	-	2,953,522.10	9,773,228.22	12,726,750.32
Totali . . .	4,979,448.03	3,942,512.90	16,319,648.24	25,241,609.17

Sul totale complessivo esposto in .	L.	25,841,609.17
sono state pagate (come dalle Relazioni precedenti) a tutto il 1879 L. 18,582,388.98		
e durante il 1880 . . » 1,951,537.76		
In totale	»	20,533,926.74
Rimanevano quindi a pagarsi al 31 dicembre 1880	L.	4,707,682.43

2. Rispetto alle Ferrovie Calabro-Sicule del 2° periodo (cioè in esecuzione della legge 28 agosto 1870), le quali hanno uno sviluppo complessivo di chil. 694.200 (di cui 419.400 sul continente, e 274.800 in Sicilia), risulta che tali linee trovavansi completamente aperte all'esercizio alla fine del 1880, ad eccezione della linea di Vallelunga (chil. 56.400) e del tronco Favarotta-Licata (chil. 18.800), cioè in complesso chil. 75.200.

Però al 1° luglio a. c. vennero aperti all'esercizio chilometri 19.100 della linea di Vallelunga, ed i chil. 18.800 del tronco Favarotta-Licata; per cui non restavano da aprirsi che chil. 37.300.

Dati poi particolari ragguagli sui lavori eseguiti in tutte queste linee, la Relazione nota che la spesa totale prevista per la costruzione delle medesime, comprese le linee di Vallelunga e delle Caldare, era di L. 274,000,000 delle quali sono state autorizzate a tutto il 1880 . . . . » 249,502,610

Restavano quindi da autorizzare per gli anni successivi . . . . L. 24,497,390

Su questa somma vennero autorizzate pel corrente anno lire 12,400,000, di cui 8,000,000 per le linee di Vallelunga e delle Caldare, e 4,400,000 per le rimanenti linee.

L'ammontare poi dei lavori e delle provviste per le Ferrovie Calabro-Sicule del 2° periodo, accertato ed esposto nell'annesso prospetto ad anno per anno, dal 1870 a tutto il 1880 (non compreso il materiale mobile di prima dotazione, il telegrafo a le spese di amministrazione), si riassume nelle cifre seguenti:

Totale importo dei lavori appaltati	L.	241,252,882.60
Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi	»	4,181,356.07
Totale importo dei lavori eseguiti	L.	245,434,238.67
Ribassi d'asta	»	24,589,027.75
Residuo importo netto dei lavori eseguiti	L.	220,845,210.92

3. In quanto al materiale mobile, come fu già accennato nelle precedenti Relazioni, per quello di prima dotazione erasi in origine assegnata la spesa di L. 10,000,000, portata successivamente a 13,200,000 nel 1876, ed a 14,500,000 nel 1877.

Quest'ultima cifra è divenuta anch'essa insufficiente per l'aumentata lunghezza della rete, e di fronte allo sviluppo del traffico, in conseguenza dell'apertura di nuovi tronchi dal 1877 in poi.

Perciò nell'anno 1880, onde sopperire ai bisogni della rete sicula, fu commessa la costruzione di 18 nuove locomotive, delle quali per due terzi all'industria nazionale; e per la fine dell'anno, si deliberò alla ditta Miani-Venturi di Milano la costruzione di altri 351 veicoli, cioè 291 carri e 60 carrozze, eccettuate le molle e ruote montate, che si dovettero ordinare all'estero, attesa la specialità del materiale.

Dal seguente prospetto si rileva l'importo del materiale mobile, provvisto ovvero ordinato a tutto il 1880, posto a confronto con quello di prima previsione:

CATEGORIA dei materiali	PREVISIONE Num.	PREVISIONE Importo	PROVVISTA Num.	PROVVISTA Importo
Locomotive	60	5,050,000	78	16,145,181.83
Vetture	266	1,888,800	326	
Carri	716	2,870,950	1326	
Freni	325	190,250	469	
Totale . . .	. . .	10,000,000		16,145,181.82
Da aggiungersi per trasporti, assicurazioni, dazii, ecc. (spesa presunta)				1,115,266.69
Totale importo del materiale in conto di prima dotazione ordinato a tutto il 1880. . . .				17,200,448.52

Le somme certificate per le suddette provviste nel decennio 1870-1880 risultano come segue:

Provviste	L.	13,553,685.77
Trasporti e spese varie	»	801,672.55
Totale	L.	14,355,358.32

4. Le spese fatte per le linee telegrafiche durante l'anno 1880, ammontarono a L. 5,913.78. E le spese certificate per questo titolo durante il decennio 1870-1880, compresa la provvista degli apparecchi alle Stazioni, ammontarono a L. 339,217.91 (di cui L. 177,856.71 per appalto, e lire 161,361.20 per economia). Lo sviluppo totale dei tronchi aperti all'esercizio a tutto l'anno predetto fu di chil. 619, e quindi il costo degl'impianti per telegrafo per ogni chilometro di ferrovia corrisponde a L. 548.

Le spese d'amministrazione per le ferrovie Calabro-Sicule durante il 1880 ascesero a L. 1,383,242.55 (di cui L. 1,289,780.37 per spese locali di direzione e sorveglianza di lavori, e L. 93,462.18 per spese generali); con una differenza di L. 246,306.78 in meno del 1879, in cui la spesa fu di 1,629,549.33.

Gl'importi poi liquidati per le suddette spese dal 1870 a tutto il 1880, sommano in complesso a L. 14,674,301.06, cioè L. 1,355,360.42 per studio e compilazione di progetti, e L. 13,318,940.64 per direzione e sorveglianza di lavori.

Dai quadri suaccennati risulta che l'ammontare dei lavori di costruzione e delle provviste eseguiti a tutto il 1880 è così ripartito:

Per le linee del 1° periodo . . .	L.	25,241,600.17
Per le linee del 2° periodo . . .	»	235,538,182.39
Totale	L.	260,779,791.56

Ora dividendo per questo totale la somma sovraindicata delle spese d'amministrazione, si ha che queste ammontarono al 5.62 0/0 del costo complessivo dei lavori eseguiti per le linee del 1° e 2° periodo.

Riassumendo infine le spese per le ferrovie del 2° periodo a tutto l'anno 1880, si ha:

Importo, netto dei ribassi d'asta, dei lavori e delle provviste	L. 220,845,210.92
Materiale mobile.	» 14,355,358.12
Linee telegrafiche	» 337,613.15
	L. 235,538,182.39
Spese d'amministrazione . . .	» 14,674,301.06
Totale	L. 250,212,483.45
Deducendo le trattenute di garanzia pegli appalti, tuttora a mani dell'Amministrazione, in	» 6,671,765.13
Risultano le somme certificate a tutto il 1880 in	L. 243,540,718.32
Somme ammesse a pagamento a tutto il 1880	» 238,699,607.34 (*)
Rimasero a pagarsi	L. 4,841,110.98

(*Continua*).

(*) Non comprese L. 10,310,508.90 pagate per opere straordinarie sulle linee in esercizio.

L'ESERCIZIO PROVVISORIO
DELLE FERROVIE
DELL'ALTA ITALIA E ROMANE

Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, nella tornata del 23 novembre p. p. e testè distribuito, colla Relazione ministeriale che lo precede:

Signori! — L'on. Giunta parlamentare istituita con la legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), per l'inchiesta sul servizio ferroviario, avendo ultimato il suo importante rapporto, io ebbi l'onore di presentarlo al Parlamento nella tornata del 31 marzo u. s.

In base ai risultati della suddetta inchiesta, quali emergono dal rapporto stesso e dai voluminosi atti che lo accompagnano, furono iniziati gli studii che, insieme a quelli per la unificazione delle tariffe da due anni oramai intrapresi, devono condurci alla soluzione definitiva del problema. Sennonchè, tenendo conto delle difficoltà che si presentano per concretare un sistema di esercizio, il quale risponda alle esigenze di un sì vasto servizio pubblico, ed insieme all'interesse dello Stato, e di quelle non meno gravi che sono inerenti alla stipulazione di colossali contratti, si riconoscerà di leggieri come sia impossibile al Governo di potere portare a termine simile cómpito in breve volgere di tempo, certamente poi nello scorcio del corrente anno.

Al 31 dicembre p. v. scade la facoltà fatta al Governo con la legge del 1° luglio 1880, n. 5525 (serie 2ª) di esercitare per conto diretto dello Stato le ferrovie dell'Alta Italia. Inoltre alla stessa data, per effetto della legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), cessa la Società delle Strade ferrate Romane, e quella rete ferroviaria dal 1° gennaio 1882 passa in proprietà dello Stato.

È indispensabile quindi provvedere temporaneamente per l'esercizio delle accennate due reti ferroviarie; ed a ciò è appunto inteso il disegno di legge che abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione, col quale viene stabilito che il Governo dal 1° gennaio al 31 dicembre 1882 continuerà l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, e che dalla stessa data e pel tempo medesimo il Governo assumerà pure l'esercizio delle ferrovie Romane per conto dello Stato.

Siccome poi, attesa la provvisorietà dell'esercizio governativo, è evidente la convenienza di stabilire uno stato di cose che rechi allo *statu quo* le minori perturbazioni possibili, pur non interdicendo la facoltà dei miglioramenti più urgenti; così, per quanto riguarda le ferrovie dell'Alta Italia, venne stabilito (articolo 1°) che l'esercizio per parte del Governo sarà continuato colle norme determinate dalla legge 8 luglio 1878, salvo, per altro, quanto riguarda l'azione dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti, di cui all'articolo 8 della stessa legge, che deve limitarsi al sindacato dei conti relativi agli introiti ed ai pagamenti nelle loro relazioni coi bilanci preventivi, ed in quanto riflette la regolare dimostrazione e documentazione dei medesimi, senza entrare nel merito delle relative disposizioni amministrative state adottate dal Consiglio d'amministrazione, solo responsabile verso il Ministro e questo verso il Parlamento; e ciò perchè dalla esperienza sin qui fatta si è riconosciuto come, per la regolarità e speditezza degli affari sommamente necessarie in una amministrazione ferroviaria, fosse indispensabile togliere il preventivo esame, per parte del detto Ufficio di riscontro, degli atti dispositivi, che, per quanto in massima conveniente, è spesso di ostacolo alla speditezza dei medesimi.

Con lo stesso aticolo 1, si è inoltre data facoltà al Governo di modificare con R. Decreto, sentito il Consiglio dei Ministri, il Regolamento in vigore, onde confermare meglio le disposizioni ai risultati dell'esperienza, dai quali è emesso come nella trattazione degli affari e nelle disposizioni da adottare manca in parte quella autorità ed unità di direzione, che specialmente pel servizio ferroviario è di assoluta necessità. E così, ad esempio, si è riconosciuta la convenienza di rimettere alla dipendenza della Direzione dell'esercizio la Ragioneria centrale, le cui attribuzioni, non diverse da quelle che aveva nella cessata Amministrazione sociale, sono di fatto così strettamente collegate e spesso subordinate a quelle della Direzione medesima, che, volendo mantenere la Ragioneria indipendente da questa, ne deriva uno stato di cose manifestamente dannoso al regolare andamento del servizio.

Quindi è che, per queste e per altre esigenze del servizio, si ritiene necessario di portare nel vigente regolamento alcune variazioni, le quali valgano a meglio determinare, secondo il concetto sovraesposto, le attribuzioni ed i reciproci rapporti del Consiglio di amministrazione e della Direzione di esercizio.

Relativamente alle Ferrovie Romane, coll'articolo 2 viene stabilito che il Governo ne assumerà l'esercizio, mantenendo gli ordinamenti di amministrazione e le norme di servizio in vigore presso l'attuale Amministrazione sociale, nonchè quelle pure in vigore relative alla sorveglianza tecnica ed amministrativa ed ai rapporti finanziarii fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Governo; salve, bene inteso, le inevitabili modificazioni dipendenti dalla diversa condizione della gestione sociale, che cessa al 31 dicembre p. v.

In questo concetto pertanto, coll'articolo 3 si stabiliscono le norme per la composizione e la nomina del Consiglio di amministrazione, riducendo il numero dei consiglieri da 20 a 10, sulla considerazione che l'antico numero sarebbe

eccessivo dopo la cessazione degli interessi sociali che nel Consiglio suddetto erano prevalentemente rappresentati.

Per quanto riguarda i lavori di ampliamento e miglioramento delle linee e le provviste di materiale mobile in aumento d'inventario, contemplati a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, si è provvisto con l'art. 4, estendendo alla rete delle Ferrovie Romane le stesse disposizioni che sono in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia, vale a dire applicando a tali lavori e provviste le norme stabilite dal regolamento approvato con R. Decreto 29 giugno 1879, n. 1962.

Il reddito netto delle suddette Ferrovie Romane rappresentando un cespite d'entrata dello Stato, si è stabilito con l'articolo 5 che il relativo importare sarà inscritto nel bilancio dell'entrata pel 1882, e che l'Amministrazione disporrà perchè siano versate nelle casse dello Stato le somme che, prelevate le spese di esercizio, rimangono disponibili; determinando inoltre che il bilancio consuntivo, accompagnato da una relazione dell'Ufficio di sorveglianza governativa, che già funziona presso l'Amministrazione sociale in forza del Regio Decreto del 30 novembre 1869, n. 5434, sia sottoposto all'esame della Corte dei conti.

Col riscatto delle ferrovie Romane, il Governo avendo assunto tutti i diritti e tutti gli oneri dell'Amministrazione sociale, ne consegue che le attività e passività di detta gestione, che risulteranno dalla liquidazione dei conti al 31 dicembre 1881, passano a profitto ed a carico dello Stato.

Le liquidazioni degli anni precedenti e la situazione dei conti del corrente anno fanno persuasi che lo stato delle attività e passività al 31 dicembre 1881 si chiuderà con un rilevante saldo attivo, che si presume potrà ammontare a circa L. 17,000,000, indipendentemente dalla somma di L. 24,550,000 in buoni del Tesoro, che creano titoli di credito della Società cessante, come appare dal qui unito conto approssimativo (allegato *A*).

Però, siccome per molti lavori e provviste i contratti di esecuzione sono tuttora pendenti e richieggono i necessarii fondi per la loro completa esecuzione; per altri lavori e provviste, furono già date le volute autorizzazioni in base a progetti esaminati ed approvati dal Consiglio superiore; ed infine per altri lavori e provviste, specialmente di materiale mobile resi indispensabili dai cresciuti bisogni per un regolare e sicuro esercizio delle linee, furono già fatte ed approvate in massima le relative proposte; così sarà mestieri di provvedere alla spesa occorrente, che, secondo il prospetto allegato *B*, ammonta a L. 12,736,773.36, con apposito stanziamento nel bilancio delle spese del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, in corrispondenza alla eguale somma che, come parte delle dette attività, sarà inscritta nel bilancio dell'entrata. Ed a tutto ciò si provvede coll'articolo 6.

Nello scopo, per ultimo, di tenere informato il Parlamento dello andamento e dei risultati dell'esercizio di questa rete, si è coll'articolo 7 prescritta la presentazione di una relazione annuale, come già si pratica per lo esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Esposte così succintamente le ragioni del presente disegno di legge, i riferenti confidano che la Camera vorrà favorevolmente accoglierlo ed approvarlo d'urgenza, perchè si abbia il tempo necessario di fare tutti i provvedimenti che occorrono per la sua esecuzione a datare dal 1° gennaio 1882.

Disegno di legge.

Art. 1. L'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia, assunto dal Governo in forza della legge 8 luglio 1878, n° 4438 (serie 2ª), sarà, dal 1° gennaio 1882, continuato colle norme della stessa legge fino al 31 dicembre dello stesso anno.

Il riscontro degli introiti, e dei pagamenti, di cui all'articolo 8 della detta legge, concerne la regolarità dei relativi conti, escluso il merito delle disposizioni da cui derivano.

Le modificazioni al vigente regolamento emanato in esecuzione dell'articolo 17 di detta legge, che la esperienza avesse dimostrate convenienti pel miglior andamento del servizio, saranno approvate per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 2. A datare dal 1° gennaio 1882 e pel tempo indicato nel precedente articolo 1, il Governo assumerà l'esercizio delle ferrovie Romane passate in proprietà dello Stato in forza della legge dei riscatto del 29 gennaio 1880, numero 5249 (serie 2ª).

Per l'esercizio di dette ferrovie saranno mantenuti gli ordinamenti d'amministrazione, nonchè le norme di esercizio, di sorveglianza e di revisione attualmente in vigore, salve le disposizioni di cui ai seguenti articoli.

Le modificazioni ai detti ordinamenti e norme, che l'esperienza avesse dimostrpte convenienti pel migliore andamento del servizio, saranno approvate per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 3. Il Consiglio d'amministrazione dipenderà dal Ministro dei lavori pubblici, e sarà composto di *dieci membri*, compreso il presidente. La loro nomina sarà fatta per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 4. Pei lavori e per le provviste che si dovessero eseguire sulle ferrovie Romane in conto capitale, con imputazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, saranno applicate le disposizioni stabilite col regolamento approvato col Regio Decreto 29 giugno 1879, n° 1962 (serie 2ª), per le ferrovie dell'Alta Italia.

Art. 5. Nel bilancio di prima previsione dell'entrata dello Stato per l'anno 1882 sarà inscritto, al capitolo *Proventi delle strade ferrate di proprietà dello Stato*, il presunto reddito netto delle ferrovie Romane, quale risulterà dal bilancio speciale degli introiti e delle spese delle stesse ferrovie pel detto anno, da allegarsi allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

L'Amministrazione delle ferrovie Romane disporrà affinchè, assicurate le esigenze del servizio, la Cassa centrale versi alla fine d'ogni mese nelle Tesorerie dello Stato le somme disponibili.

Il bilancio consuntivo della gestione delle ferrovie predette, accompagnato da una relazione dell'Ufficio di revisione istituito col Regio Decreto del 30 novembre 1869, n° 5434, sarà annualmente sottoposto all'approvazione della Corte dei conti, entro i limiti di riscontro di cui all'articolo primo.

Art. 6. Le attività nette risultanti dalla liquidazione dei conti della gestione sociale, che cessa al 31 dicembre 1881, saranno versate nelle Tesorerie dello Stato, imputandone l'ammontare sopra un capitolo speciale del bilancio dell'entrata del 1882. Nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1882 sarà stanziata, in apposito capitolo, la somma occorrente pei lavori di completamento

delle linee e per le provviste di materiale mobile in aumento d'inventario pel detto anno 1882.

Art. 7. Sarà presentata al Parlamento una relazione annuale sull'andamento dell'esercizio provvisorio delle Amministrazioni delle ferrovie di cui ai precedenti articoli.

PAGAMENTI ALLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE DEL SUD DELL'AUSTRIA

IN SEGUITO AL RISCATTO DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. ha pubblicato il seguente Decreto Reale, che fa seguito a quello pubblicato nel *Monitore* del 25 maggio a. c.:

Veduta la Convenzione stipulata a Basilea il 17 novembre 1875, tra il Governo italiano e la Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, per il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia, con le modificazioni recatevi da quella stipulata a Vienna il 25 febbraio 1876, non che l'Atto addizionale concluso in Roma il 17 giugno detto anno, con l'allegatovi Compromesso di Parigi delli 11 stesso mese di giugno, approvati e resi esecutorii con la legge del 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2ª);

Veduti i certificati parziali di pagamento e d'introito a favore ed a carico della Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, rilasciati dalla speciale Commissione governativa istituita con ministeriale decreto del 4 agosto 1878 per la liquidazione dei conti fra il Governo e la sunnominata Società in relazione agli atti predetti, e cioè:

Certificati di pagamento.

N. 1 del 15 agosto 1881 per la somma in oro di	L. 6,340,281.61	
» 2 del 18 id. id.	» 458,386.62	
» 3 al 6 del 21 agosto 1881 per la somma complessiva di	» 2,480,424.24	
» 7 all'11 del 25 id. id.	» 123,974.87	
» 12 al 15 del 26 id. id.	» 192,574.46	
	L. 9,595,591.80	

Certificati d'introito.

N. I al IV del 27 agosto 1881 per un complesso in oro di L.	95,588.18	
» V al IX del 31 id. id. »	3,000,003.62	
	———	3,095,591.80

Veduto inoltre il certificato finale rilasciato dalla stessa Commissione liquidatrice in data del 31 agosto 1881, col quale si dichiara potersi pagare alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, in oro, a saldo di liquidazione di ogni suo credito verso il Governo italiano in dipendenza del riscatto e dello esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e dello esercizio delle linee toscano-liguri e Savona-Acqui-Bra la somma di . . . . L. 6,500,000.00

Ritenuto che per far fronte al materiale pagamento in oro di questa residuale somma di L. 6,500,000, ed alla spesa relativa per aggio sull'oro nella ragione dell'uno per cento, e cioè alla complessiva erogazione di L. 6,565,000, il Tesoro deve provvedere mediante alienazione di rendita consolidata 5 per cento;

Ritenuto che, in seguito all'assestamento finale dei conti con la Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, il Governo si trova avere disponibili L. 119,155 di rendita consolidata 5 per cento sopravvanzata: per L. 115,840 da quella di L. 6,400,000, creata con Regio Decreto 6 agosto 1876, num. 3265, per il pagamento del materiale mobile delle Ferrovie dell'Alta Italia, avente la decorrenza del 1° luglio 1876; e per L. 3315 da quella da L. 323,980, emessa con Regio Decreto 8 maggio 1881, n. 208, per il pagamento degli approvvigionamenti delle Ferrovie medesime, con decorrenza dal 1° luglio 1881;

Considerato che, alienando la accennata rendita di lire 119,155 al prezzo di L. 90, potrà aversi un incasso di . . . . L. 2,144,790.00
che con gli interessi dal 1° luglio 1876 a tutto giugno 1881 sulla rendita di L. 115,840, al netto della tassa di ricchezza mobile, in » 502,745.60

formeranno un capitale disponibile di . L. 2,647,535.60
cosicchè per raggiungere l'avvertito capitale complessivo di L. 6,565,000 rimarrà a provvedersi soltanto per la somma differenziale di L. 3,917,464.40, a coprire la quale, al saggio del 90 per cento, occorrerà emettere ed alienare una rendita consolidata 5 per cento di L. 217,636.91, ed a cifra esattamente moltipla di L. 5,217,635;

Sulla proposta dei nostri Ministri del tesoro e dei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Sono approvate le variazioni ai residui attivi e passivi trasportati rispettivamente al bilancio definitivo di previsione dell'entrata per l'anno 1881 ed a quelli della spesa dei Ministeri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici per lo stesso anno, emergenti dalle unite tabelle *A*, *B*, firmate d'ordine nostro dai Ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Art. 2. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, della rendita annua di L. 217,635 con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1882.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1881.

UMBERTO.

A. Magliani.
A. Baccarini.

Visto, il *Guardasigilli* G. Zanardelli.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Riparatosi il ponte sul torrente Armea, fra Taggia e S. Remo, il servizio sulla linea Genova-Ventimiglia, a partire dal 12 corr., e fino a nuovo avviso, è stabilito pei treni 124, 126, 128, 125, 127 e 129 su tutta la linea, con trasbordo al solo ponte del torrente Vallecrosia, fra Bordighera e Ventimiglia, pei soli viaggiatori, gruppi, bagagli e merci a grande velocità in colli non eccedenti i 50 chilog., esclusi per queste merci i colli voluminosi.

Abbiamo poi ragione di credere che pel 22 corr. saranno terminati i lavori del ponte provvisorio in legno sul torrente Vallecrosia, e che da quel giorno verrà ripreso il regolare servizio di viaggiatori e merci sulla intera linea.

Quanto prima saranno tenute in Milano delle conferenze fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Gottardo, dell'Alsazia e Lorena, nonchè di quelle dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, allo

scopo d'iniziare gli accordi per l'impianto del servizio diretto coll'Italia, per la via del San Gottardo, che andrà ad attivarsi nel giugno p. v.

In occasione poi dell'apertura della grande Galleria pel 1° gennaio prossimo venturo, limitatamente però ai viaggiatori e bagagli, ed in seguito ad accordi presi dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia colle Poste svizzere, a datare dal suddetto giorno saranno rilasciati biglietti di viaggio da Milano per Basilea, Zurigo, Lucerna (via Chiasso) e Lucerna (via Locarno), nonchè posti di *coupè* nelle vetture postali svizzere, i cui prezzi, tassativamente indicati da apposito quadro, sono notevolmente inferiori agli attuali sino a tutto il corrente anno.

><

L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia Novara-Pino ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la nuova Stazione di Sesto Calende. I lavori preventivati importano la spesa complessiva di L. 970,000.

><

Ci scrivono da Firenze che, in seguito all'invito del Ministero dei lavori pubblici, dovendo le principali Amministrazioni ferroviarie italiane far conoscere il loro avviso sul nuovo progetto di Convenzione internazionale pei trasporti di merci in ferrovia, stipulato ultimamente a Berna d'accordo fra i rappresentanti delle Amministrazioni medesime, hanno esse sottoposto la questione all'esame della Commissione, che trovasi adunata a Firenze per lo studio della unificazione delle tariffe ferroviarie, la quale si è pronunziata favorevole alle proposte concretate nel progetto di cui si tratta.

><

Un telegramma da Pordenone, or ora ricevuto, ci annuncia che venne felicemente varato il grande ponte metallico sul Meduna ad Azzano, ch'è il decimo dei ponti costrutti dall'Impresa Industriale Italiana in Napoli. Il lavoro fu diretto dal bravo ing. Rodriguez. La popolazione è festante.

><

Nel *Monitore* del 28 settembre p. p. abbiamo riferito, da una nostra corrispondenza da Ancona, la deliberazione dei commercianti di quella città di interessare la Camera di commercio a chiedere al Governo la soppressione delle tariffe speciali in servizio cumulativo, sostituendovi una tariffa generale per tutte le linee in ragione della distanza, e con tariffe uniformi per tutta la rete italiana pel servizio a vagoni completi.

Abbiamo altresì riferito che la Camera di commercio aveva accettato l'incarico, ed aveva instato presso il Governo al fine di ottenere l'esaudimento dei voti del Commercio anconitano.

Veniamo ora informati che la questione fu esaminata, per invito del Ministero dei lavori pubblici, dalla Commissione incaricata degli studii per la unificazione delle tariffe sulle diverse reti ferroviarie; e che la Commissione medesima, riconoscendo in buona parte attendibili le istanze del Commercio di Ancona, comprenderà fra le sue proposte anche quelle che valgano a togliere la disparità di trattamento, da cui Ancona risente le più funeste conseguenze.

Sappiamo inoltre che dalle Società di navigazione a vapore sovvenzionate dallo Stato si sta studiando il modo di usare al porto di Ancona uguali facilitazioni di quelle di cui godono altri porti principali del Regno.

><

Sappiamo che la Società Veneta di pubbliche costruzioni ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione a procedere agli studii per un progetto di comunicazione ferroviaria tra Reggio di Calabria e Messina, mediante una galleria sottomarina attraverso lo Stretto.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzata pel 20 corrente l'apertura al pubblico servizio del tronco Mimiani-Santa Caterina, della linea Roccapalumba-Santa Caterina, in Sicilia.

><

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha aggiudicato allo Stabilimento di Pietrarsa la costruzione di quattro locomotive.

— Lo stesso Consiglio ha autorizzata l'apertura delle gare a farsi per la fornitura di 116,000 tonnellate di carbone minuto occorrente pel prossimo anno 1882.

— Sappiamo che, per disposizione recentemente presa dall'Amministrazione delle ferrovie suddette, la Stazione di Vicenza verrà illuminata a gaz.

— Furono approvate le spese occorrenti a migliorare le condizioni dei dormitorii dei macchinisti nelle Stazioni di Cavallermaggiore, Savigliano ed Acqui.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879:

7 *dicembre* — Ripetizione del 1° esperimento d'asta per l'appalto del tronco Treviso-Ponte di Piave, della linea Treviso-Motta — Anche questo esperimento d'asta è rimasto deserto.

7 *dicembre* — Fatali per l'appalto del tronco dal chilometro 6 + 792 al chil. 18 + 476, della linea Faenza-Pontassieve. — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto restò definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio della prima asta, sigg. Zaccheo-Ferroni-Frati, per la somma di L. 1,631,450, ossia col ribasso del 16.25 0/0 su quella di appalto.

7 *dicembre* — Fatali per l'appalto del tronco San Michele del Quarto-San Donà, della linea Mestre-San Donà-Portogruaro. — Anche per quest'appalto non fu presentata alcuna nuova offerta di ribasso, epperciò l'appalto stesso fu definitivamente deliberato all'aggiudicatario provvisorio della prima asta sig. Delorenzi-Vianello, per la somma di L. 827,416.60, ossia col ribasso del 25.15 0/0 su quello di appalto.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 corr. in materia ferroviaria.

Furono approvati i progetti relativi:

Alla costruzione del tronco Ventoso-Reggio, della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla, con diramazione per Correggio e Carpi;

Alla costruzione dell'ultimo tronco, dal chilometro 50 alla Stazione di Campobasso, della ferrovia Termoli-Campobasso;

Alla costruzione del tronco da Cantalupo (Mandela) a Colli, della ferrovia Roma-Sulmona;

Alla provvista delle traversine per l'armamento del tronco Roccasecca-Arce, della ferrovia Roccasecca-Avezzano;

All'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Capodichino a Sant'Antimo, in provincia di Napoli;
Ed al progetto di una ferrovia da Roma a Viterbo.

><

Diamo i promessi dettagli tecnici circa il tronco della nuova ferrovia complementare da Bribano al torrente Viera, della linea di 2ª categoria Belluno-Feltre-Treviso.

Il progetto di appalto di questo tronco, che ha la lunghezza di m. 10,400, contempla tanti lavori per l'importo di L. 1,100,000; delle quali L. 1,040,000 a base d'asta, e L. 60,000 per espropriazioni ed imprevisti. Dall'appalto sarebbe esclusa la provvista del materiale di armamento della strada e quello fisso delle Stazioni.

La planimetria del tronco è formata da 14 curve e da 15 rettifili; le prime dello sviluppo di m. 3,450, ed i secondi della lunghezza di m. 6,950. Il raggio massimo delle curve è di m. 1,000, e quello minimo è limitato a m. 300.

La sezione normale del piano di formazione è la stessa prescritta pel 1° tipo delle ferrovie economiche a scartamento ordinario.

L'altimetria del tronco è divisa in m. 6,100 di tratti orizzontali, ed in m. 4,300 di tratti in pendenza, di cui la massima arriva al 13 per mille.

Le opere d'arte comprese nell'appalto sono:

Viadotto Viera in 9 archi, della luce di 15 m. ciascuna, e della lunghezza complessiva di m. 187;

Viadotto sul torrente Cornera in tre arcate, della luce ciascuna di m. 8;

Ponte sul torrente Veses in una sola travata metallica, di 27 m.;

N. 18 acquedotti e ponticelli, di luce varia fra i 2 ed i 6 m.;

Galleria di m. 424;

N. 15 passaggi a livello;

N. 12 caselli da guardiano;

N. 3 garette di guardia;

Una Stazione per l'abitato di Santa Giustina, con tutti i fabbricati necessarii.

Notizie Ferroviarie Italiane

Giunte parlamentari. — Per l'esame del disegno di legge sulla proroga dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia (qui sopra riferito), la Giunta riuscì composta degli onorevoli Ercole, Alvisi, Monzani, Fabrizi F., Borgnini, Favale, Mordini, Di Lenna, Trompeo.

Si è poi costituita, eleggendo l'on. Monzani a presidente, e l'on. Fabrizi a relatore.

— Al progetto di legge pel riscatto delle ferrovie interprovinciali venete e dei due tronchi ferroviarii Pisa-Colle Salvetti e Tuoro-Chiusi (che riferiremo nel prossimo numero), tutti gli Uffici si dichiararono favorevoli, e nominarono i commissarii, ad eccezione del primo Ufficio, che costituì un Comitato di studio, composto degli on. Tenani, Podestà e Toscanelli.

I commissarii nominati sono gli onorevoli: Righi, Agostinelli, Lucchini Giovanni, Romanin-Jacur, Mordini, Di Lenna, Seismit Doda e Lugli.

Stazione di Roma. — Il *Pop. Rom.* del 6 scrive:

La costruzione del nuovo passaggio inferiore di S. Bibiana e l'apertura del nuovo viale destinato a mettere in comunicazione il viale Principessa Margherita colla nuova porta Tiburtina, rendono necessaria al Comune l'occupazione di alcune aree pertinenti alla Società delle ferrovie Romane. D'altra parte, giova alla Società stessa, per meglio coordinare il piazzale della Stazione di Roma, di acquistare altre aree, che sono adesso proprietà del Comune in quelle medesime adiacenze. Si è trovato perciò opportuno, di mutuo accordo, devenire a talune permute di terreno; e in questo senso si è firmata una Convenzione (salva l'approvazione del Consiglio comunale) dal Sindaco e dal comm. Bertina, reggente la Direzione generalr delle strade ferrate Romane.

Il prezzo delle aree da permutarsi sarà *hinc inde* valutato alla ragione di L. 6 per ogni metro quadrato.

Con queste permute, la Società delle Romane potrà ampliare la Stazione della ferrovia; ed il Municipio si servirà delle aree che gli vengono cedute, per ampliare la via San Lorenzo, ove è stato costruito il nuovo acquedotto Felice (terreno già occupato dal Comune per disporre in rettifilo l'acquedotto stesso), per proseguire l'ampliamento della stessa via nel tratto compreso fra la vecchia porta San Lorenzo fino al piazzale della nuova, non che per la sistemazione di questo piazzale e pel nuovo stradone di Santa Bibiana e il nuovo passaggio inferiore.

Dovendosi poi provvedere al servizio della Dogana, pel quale dovranno impiantarsi dei binarii, tanto dal lato di levante, quanto da quello di mezzogiorno della Dogana stessa; come pure dovendosi formare una corte pei carri dal lato di tramontana, la Società delle Romane riprenderà dal Municipio il terreno rimasto attorno al fabbricato della suddetta Dogana. Si è però obbligata a recingere il terreno stesso, limitatamente ai lati che fronteggiano il piazzale di Termini e la via di San Lorenzo, con imbasamento di muro alto non più di metri 1 e centimetri 80, sormontato da cancellata in ferro battuto, alta non meno di metri 1 e centimetri 60, salvo che le leggi doganali non prescrivano in modo assoluto la costruzione di un muro pieno.

Così, pian piano, si sistemeranno anche le adiacenze della Stazione.

Ferrovia alla Stazione di Frascati. — Alle ore 10 antimerid. del 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della intera ferrovia dalla Stazione di Frascati alla città, della lunghezza di m. 3,742.56, in provincia di Roma (escluse le espropriazioni stabili per l'impianto della sede stradale), per la presunta somma di L. 604,000, oltre a lire 8,000 a corpo non soggette a ribasso.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi dodici, a cominciare dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000 ed in L. 60,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Varallo. — Alle ore 10 antimeridiane del 29 pur corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e case cantoniere coi relativi piazzali, e delle chiusure dei passi a livello nei tronchi di ferrovia Novara-San Bernardino e San Bernardino-Fara, della ferrovia Novara-Varallo (escluso il piazzale, il marciapiede e la fondazione della casa cantoniera per la fermata di Briona) per la presunta somma di L. 114,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in L. 10,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Succursale ai Giovi. — I giornali di Genova annunciano, in data del 6 corr., la partenza per Roma della Commissione composta dei signori:

Senatori, Casaretto, Cabella, Boccardo, Secondi, Cavagnari, Ricci — *Deputati*, Podestà, Randaccio, Malfino, Argenti, Goggi, Gagliardo, Berio, Farina — Gavotti, rappre-

sentante il Municipio di Genova; Millo, presidente della Camera di commercio; e Ravenna, per l'Associazione marittima.

— Il *Commercio di Genova* riceve poi da Roma i seguenti particolari sul ricevimento fatto dai ministri Baccarini e Depretis alla suddetta Commissione.

Presentata questa dal march. Gavotti, che consegnò al ministro Baccarini il memoriale stampato, il sen. Bocardo e il dep. Argenti esposero le considerazioni per le quali il tracciato di *Valle Scrivia* era da preferirsi.

Il Ministro dei lavori pubblici, il quale fu cortesissimo ed espresse il più vivo interesse per l'avvenire della città di Genova, si mantenne, sulla quistione, molto riservato. Disse che aveva nominata una Commissione coll'incarico di esaminare e riferire quali erano le condizioni della Valle Stura e quelle di Valle Scrivia, per una ferrovia succursale a quella dei Giovi e con doppio binario. Che in attesa di questa relazione, egli non poteva prendere determinati impegni, ma che la sua decisione sarebbe stata ispirata dal maggiore interesse per il commercio di Genova, che è interesse della Nazione.

L'on. Depretis ha, a sua volta, ricevuto la Commissione, alla quale ha detto che, trattandosi di lavori pubblici, la questione era di competenza del suo collega. Assicurò che solo in questi ultimi tempi aveva sentito parlare della linea di Valle Stura, e che non era vero quanto si scrisse in un giornale, che cioè egli si fosse pronunciato a favore di quest'ultimo tracciato. Ne chiese conto allora appunto che si vide attribuita tale opinione. Che, del resto, la moltiplicità dei tracciati poteva essere un benefizio, perchè dava modo di pronunziare un giudizio illuminato. Protestò del suo affetto per Genova, e fu largo di cortesia ai componenti la Commissione.

Ferrovia Parma-Spezia — Nei giornali di Parma, del 5 corrente, si legge:

Tre bandiere negli sbocchi della galleria di Fornovo, sulla linea Parma-Spezia, ne annunziavano sabato sera la inaugurazione.

La galleria misura 200 metri circa di lunghezza, ed il traforo fu compiuto senza che abbiasi avuto a lamentare nessun inconveniente.

I lavori del tronco procedono pure alacremente, e tutto induce a credere che con l'agosto dell'anno venturo la vaporiera correrà trionfalmente da Parma a Fornovo.

Ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo. — Domenica la Deputazione provinciale di Torino ha approvato il mutuo di 3 milioni dei Comuni interessati colla Cassa di risparmio, alle condizioni convenute. Tale operazione era già stata approvata dalla Deputazione provinciale di Cuneo, per quanto riguarda quella Provincia. Nulla dunque più manca a che i lavori, secondo il progetto dell'ingegnere Spreafico, già approvato dal Ministero, vengano incominciati, ed il primo tronco di quella linea appaltato.

Tramway Pinerolo-Perosa Argentina. — La Società anonima per la costruzione e l'esercizio della tramvia da Pinerolo a Perosa Argentina ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio al fine di ottenere l'approvazione governativa.

Scopo della Società, come lo dimostra la sua denominazione, è quello della costruzione e dell'esercizio della tramvia Pinerolo-Perosa Argentina, del quale ha rilevato la concessione già fatta al sig. cav. ingegnere Giuseppe Giuliano con Regio Decreto del 2 luglio corrente anno.

Il capitale della Società è fissato in L. 750,000, e si compone di 3750 Azioni di L. 200 ciascuna.

Tramways nella provincia d'Alessandria — Vennero costruite nella provincia d'Alessandria le seguenti tramvie: Alessandria-Sale, chil. 23.700 — Alessandria-Casale, chil. 31.700 — Alessandria-Spinetta, chil. 7 — Casale-Vignale, chil. 18 — Novi-Ovada, chil. 23 — Tortona-Sale, chil. 12.

Sono in corso di costruzione le linee Spinetta-Mandrogne, chil. 7 — Vignale-Montemagno, chil. 11.

Venne approvata la concessione per le linee Acqui-Cortemiglia, chil. 30 — Alessandria-Altavilla, chil. 20 — Montemagno-Asti, chil. 17 — Casale-Ottiglio-Casorzo, chil. 20 — Asti-S. Damiano-Canale, chil. 18.

In breve la provincia d'Alessandria avrà una rete di tramvie, che misurerà oltre 238 chilometri.

Tramways nella provincia di Cuneo — Vennero costruite nella provincia di Cuneo le seguenti tramvie: Da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo, chil. 8 — Da Cuneo a Dronero, chil. 18 — Da Cuneo a Saluzzo, chil. 30 — Da Mondovì a San Michele, chil. 10 — Da Moretta a Torino, chil. 11 — Da Saluzzo a Revello, chil. 8.

Tramways di Milano. — La Giunta municipale di Milano ha accordato alla Società anonima degli Omnibus di continuare il *tramway* della circonvallazione fino a P. Romana, tratta che abbraccerà 7 porte: Tenaglia, Volta, Garibaldi, Nuova, Venezia, Vittoria e Romana.

I lavori non tarderanno ad incominciarsi.

Disastro sul tramway Milano-Saronno-Tradate — La mattina del 9 corr., lungo la linea del *tramway* Milano Saronno-Tradate, avvenne un grave disastro. La macchina del treno in partenza da Milano alle ore 6.10 antimeridiane, giunta in vicinanza di Gerenzano, in causa, dicesi, del cattivo sistema di armamento della tramvia, pel quale ad ogni *giunta* delle ruotaie il treno subisce delle scosse improvvise, sviò. I passeggieri però furono avventurati; poichè, in seguito ad un urto violentissimo, la macchina si staccò dal convoglio, ed andò a rovesciarsi in un prato, precipitando da oltre due metri di altezza, trascinando seco il macchinista Farè ed il fuochista Amabile. Il treno proseguì per breve tratto, senza dar luogo a maggiori disgrazie.

Ci vollero ben tre ore di tempo per sollevare la macchina, per raccogliere i cadaveri dei due infelici, che furono da essa orribilmente schiacciati. Quelle misere spoglie furono deposte nel cimitero di Gerenzano.

Si recarono sul luogo, da Milano, al primo annuncio del disastro, il Direttore del *tramway*, alcuni impiegati, ed un medico; ma, come si disse, nessuno dei passeggieri fu nè ferito, nè contuso.

L'Autorità vi si è recata pure per le pratiche di legge. Essa ha già udito oltre una ventina di viaggiatori, i quali deposero come la corsa fosse regolare, e che il disastro fu causato appunto dall'inconveniente che abbiamo sopra accennato.

Una delle vittime lascia la moglie ed un figlio, e la Direzione del *tramway* ha già disposto perchè venga provveduto all'avvenire loro. E si è pure disposto dalla Direzione stessa per un decente funerale, delle due vittime, che si erano sempre segnalate per zelo e buon volere nel loro servizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 6 corr. pubblica la seguente:

Nuova situazione finanziaria della Società del Gottardo, compresa la linea del Monteceneri.

I. Sovvenzioni dell'Italia, della Germania e della Svizzera	Fr.	119,000,000
II. Capitale Obbligazioni al 5 0[0] 1ª ipoteca fr. 79,000,000, 2ª ipoteca fr. 6,000,000 .	»	85,000,000
III. Capitale Azioni — 68,000 Azioni a fr. 500	»	34,000,000
Capitale totale	Fr.	238,000,000

IV. Cauzioni degli impresarii e fornitori .		Fr. 13,724,646
V. Riserve e risparmii secondo il preventivo riveduto per il 1881:		
1. Fondo generale di riserva	Fr. 5,351,900	
2. Riserva per imprevisti . .	» 5,737,379	
3. Risparmio sulla costruzione (offerte degli assuntori) .	» 5,670,483	
Da riportarsi	Fr. 16,759,762	Fr. 13,724,646

Riporto	Fr. 16,759,762	Fr. 13,724,646
4. Riserva e risparmio costruzione della linea del Monteceneri	» 1,641,380	
5. Minore uscita per espropriazioni ed armamento della linea	» 725,000	
6. Maggiore introito per i 6 milioni di fr. in Obblig. 1ª ipoteca, e beneficio sulle cartevalori vendute, circa . .	» 1,992,000	
7. Ricavo netto del conto cambio e interessi	» 1,200,000	
8. Introito netto d'esercizio e diversi	» 488,000	
Riserva totale		» 22,756,142

Il gran tunnel del Gottardo doveva essere terminato in tutte le sue parti al 30 settembre 1880; quindi l'Impresa Favre si trova in ritardo di 15 intieri mesi, e, secondo l'art. 7 del proprio contratto colla Società della Ferrovia del Gottardo, la sua cauzione di 7 milioni cade in proprietà di detta Società.

Una causa per dilazione di termine, promossa dall'Impresa Favre contro questa disposizione del contratto, venne già respinta, nel mese di marzo del corrente anno, dal Tribunale federale.

Gli sbagli di calcolo secondo il contratto, ed il grande e dannoso risultato negativo da parte dell'Impresa Favre, sono però assai importanti.

D'altra parte, è chiaro che le disposizioni contrattuali mutuamente firmate non possono essere invalidate da nessun tribunale.

Si spera però che questa importante quistione finanziaria sarà alla fine appianata in via penale, con mitigate condizioni per l'Impresa Favre; nel quale aggiustamento però non si può naturalmente prevedere che la Società del Gottardo abbia a rinunciare a tutto od alla massima parte del suo diritto contrattuale a disfavore dei propri azionisti.

Oltre al gran tunnel di 14,912 metri, gli altri 50 tunnels completamente forati hanno una lunghezza complessiva di 24,066 metri.

In complesso, sono quindi 38,,978 metri di tunnel da transitare.

Già dal 1° gennaio in poi il gran tunnel del Gottardo sarà aperto all'esercizio generale delle persone e delle merci, e giornalmente vi saranno una corsa locale e due treni di corrispondenza Lucerna-Milano: partenza da Lucerna 10.15 ant. e 5.45 pom., arrivo a Milano ad 8.55 ant. ed a 3.50 pomeridiane.

L'importo del capitale pagato si quota per Azione, dal 31 dicembre 1881, a fr. 477.61, ossia dal 30 giugno 1882, a fr. 491.94; e quindi rimangono da pagarsi fr. 8.06.

I titoli interinali possono essere in ogni tempo pagati e cambiati contro Azioni definitive, le quali fino al 1° luglio 1882 ricevono un interesse semestrale di fr. 15.

Le Azioni della Ferrovia del Gottardo, le quali furono pagate da principio con fr. 565, si possono ora ottenere al modico prezzo di fr. 345-350.

5 0[0 Obbligazioni del Gottardo 1ª ipoteca valgono ora 98.5 0[0, più l'interesse.

5 0[0 Obbligazioni del Gottardo 2ª ipoteca valgono ora 92 0[0, più l'interesse.

— La *Gazz. Ticin.* del 10 reca pure:

Col primo gennaio prossimo, l'Ufficio postale e telegrafico di Airolo sarà installato in apposito locale attiguo alla Stazione ferroviaria. Il servizio delle diligenze tra Airolo e Biasca si farà quindi, in partenza ed arrivo, direttamente dalle due Stazioni, e ciò sino all'apertura completa di tutta la rete del Gottardo.

Il servizio telegrafico tra Airolo e S. Gottardo sarà trasformato in servizio telefonico, e la linea tra il S. Gottardo e Andermatt sarà soppressa. Attualmente si lavora alacremente a piazzare il cavo sotterraneo attraverso la grande Galleria, per essere pronto a funzionare pel 1° gennaio.

Per i tronchi di montagna della ferrovia del Gottardo si è recentemente risolto di avere quattro fili telegrafici, di proprietà della Compagnaia, cioè: uno per la corrispondenza direttissima, uno per la corrispondenza colle Stazioni, uno pei segnali, e finalmente uno per misurare la celerità della marcia dei convogli. Ottime disposizioni queste per scongiurare i temibili pericoli con un servizio sotto ogni rapporto previdente e ben organizzato.

Sappiamo anche che col 1° gennaio cesserà la corriera notturna Lugano-Chiasso (Impresa Capponi), e la diligenza notturna di Bellinzona arriverà direttamente a questa Stazione verso le 4 1[2 del mattino, da dove partirà tosto un treno per Chiasso in coincidenza colla prima corsa mattinale Chiasso-Milano. Anche questo miglioramento era, più che desiderabile, necessario.

Abbiamo già annunciato a suo tempo, e replichiamo in oggi, che colla fine del corrente anno tutte le Stazioni della ferrovia cessano di fare il servizio telegrafico pel pubblico, e perciò non riceveranno più nessun telegramma. Invece le Stazioni di Bellinzona, Biasca, Locarno e Lugano avranno un Ufficio telegrafico di consegna: vale a dire che il pubblico può consegnare i dispacci che vuole far trasmettere dagli Ufficii federali della località, e gli impiegati delle Stazioni hanno assunto l'obbligo di farli ricapitare, sotto copertina sigillata, all'Ufficio federale contro una lieve sopratassa.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio, a partire dal 12 corr., della sezione della ferrovia da Queroy a Nontron, compreso tra Queroy e Saint-Martin-le-Pin, della lunghezza di chilom. 28.222; e dal 19 pure corr., l'apertura della sezione da Montmoreau a Périgueux, della lunghezza di chil. 29.317.

Ferrovie austriache — La Staatsbahn ha dato esecuzione al suo progetto di raddoppiare il binario tra Vienna e Pest. Le spese per la posa delle rotaie ammonteranno a 6,200,000 fior., a cui si aggiungeranno circa 300,000 fior. per il completamento del materiale. Il Consiglio d'amministrazione, sulla proposta della Direzione generale, ha votato uno stanziamento di 300,000 fior. pei primi lavori.

Ferrovie olandesi — La prima Camera olandese ha respinto, con 14 voti contro 13, il progetto di legge relativo al riscatto, da parte dello Stato, della linea Batavia Buitenzorg, mediante una somma di 6,000,000 di fior.

Disastro in Inghilterra. — Verso il mezzogiorno del 9 corr. avvenne sulla linea Finsbury-Park un terribile disastro.

Questa linea, la quale percorre tutto il distretto della città di Londra, ha un traffico grandissimo: i treni vi succedono di cinque in cinque minuti.

Un treno sopraccarico di viaggiatori, che da Londra si recava ad Alexandre Palace, era giunto sotto una galleria, che si trova tra Finsbury e Gighburg, quando all'improvviso quattro vetture uscirono dalle rotaie, cagionando lo sviamento di tutte quelle che venivano dietro.

Se la cosa fosse finita a questo punto, nessuna disgrazia si avrebbe dovuto deplorare; ma, per somma sventura, in quel mentre sopraggiungeva con grandissima velocità un altro treno, e quasi ancor non bastasse il doppio disastro, un terzo treno, pochi istanti dopo, veniva a sfasciarsi contro quel mucchio di rovine, e tutto ciò prima che i cantonieri, avvertiti della catastrofe successa sotto la galleria, avessero potuto coi segnali intercettare la linea.

S'immagini il lettore la scena straziante! Trecento o quattrocento persone ammucchiate, che si rovesciavano e si urtavano a vicenda, spingendosi contro le pareti laterali della galleria, abbruciate dal vapore che sfuggiva dalle macchine frantumate, e che riempiva il *tunnel* di una fanghiglia di 70 ed 80 gradi di calore.

Già furono rinvenuti 14 cadaveri, e, purtroppo, non saranno i soli!

Più di 60 persone vennero ritirate, le quali ebbero a riportare gravissime scottature.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 6 corr., dopo breve discussione, approvava il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, in conformità del regolamento 9 dicembre 1875 sull'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti dello Stato, delibera: che venga fatta domanda all'Amministrazione della Cassa stessa per un prestito di cinque milioni di lire, da servire, per quattro milioni, a togliere altrettanta somma di debito fluttante, contratto per il pagamento dei grandi lavori edilizii ed idraulici eseguiti negli anni decorsi; per lire 414,857.81 a soddisfare la quota dovuta dal Comune nel 1882 per i lavori di sistemazione del Tevere; e le rimanenti lire 585,142.19 per sopperire al pagamento dei lavori edilizii ed idraulici in corso di esecuzione; che tale somma di cinque milioni debba restituirsi mediante 25 annualità eguali, comprendenti ciascuna gli interessi al 5 per cento, e la rata di ammortamento; che il pagamento delle annualità venga garantito col rilascio di delegazioni sull'Agente incaricato di riscuotere la sovrimposta sui terreni e fabbricati ».

Lavori del Tevere. — Leggiamo nella *Libertà*, dell'8:

Abbiamo raccolto buone notizie sul prossimo sviluppo che il Ministero dei lavori pubblici darà ai lavori del Tevere.

Ieri l'altro si è riunita una Commissione d'ingegneri per determinare il modo da impiegare i nuovi 20 milioni votati con apposita legge dal Parlamento. Con questi milioni si provvederà in gran parte a soddisfare le espropriazioni eseguite e quelle che si devono eseguire, e si darà mano a nuovi lavori in larga scala, cioè alla costruzione e sistemazione definitiva di lunghi tratti di Lungo Tevere, alla costruzione del collettore di destra, al definitivo sgombro dei ruderi dall'alveo del Tevere, ed agli accessi ai ponti.

Questa Commissione presenterà quanto prima le sue proposte in una relazione, che sarà esaminata dal Consiglio superiore. Ottenuta l'approvazione di questo e quella dell'onorevole Ministro, le proposte saranno tradotte in atto.

— Circa la deviazione del Tevere, un altro passo gigantesco ha fatto, se non il lavoro, per lo meno l'indirizzo di questo. Nella seduta di sabato scorso, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il voto che i lavori del Tevere siano eseguiti sull'antico alveo, e che sia abbandonato il progetto della deviazione ai Prati di Castello. Il Ministero, per risolvere questa questione, si era rivolto agli uomini più competenti del Regno, della Francia, dell'Inghilterra, del Belgio, dell'Olanda e dell'Austria, perchè esprimessero il loro parere in proposito.

Costoro, esaminata la questione, inviarono le loro risposte. Sommati i voti, risultò un numero pari per la deviazione e per la sistemazione del vecchio alveo. Udito però il voto del Consiglio comunale di Roma, del Collegio degli ingegneri ed architetti, e le manifestazioni della grande maggioranza della popolazione romana, il Consiglio superiore ha respinto il progetto della deviazione e mantenuto quello per la sistemazione del vecchio alveo.

Questo verrà un poco spostato verso i Prati per raddolcire la curva del fiume, e la costruzione del Lungo Tevere di sinistra verrà in parte fatta entro l'alveo attuale.

Speriamo che l'onorevole ministro Baccarini accetterà il voto del Consiglio superiore, e che ben presto si possano intimare le aste per l'appalto dei lavori.

Sarà questo un gran passo per la costruzione del quartiere dei Prati.

— Poichè abbiamo parlato tanto del Tevere, aggiungiamo un'altra notizia assai importante. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato la cessione del contratto Campos, per i lavori della Farnesina, alla Società italiana per le costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere commendator Alfredo Cottrau.

Come è noto, le fondazioni dei muraglioni di sostegno al Lungo Tevere della Farnesina devono essere fatte per mezzo dei cilindri ad aria compressa, come si usa nelle fondazioni dei ponti. Tale lavoro quindi non può essere fatto che da un'Impresa, che abbia grandi officine ed operaj speciali come quella rappresentata dall'ingegnere Cottrau, il cui nome è arra di successo.

Aggiungiamo ancora che i primi cilindri metallici sono giunti a Civitavecchia, e che quanto prima si metterà mano ai lavori, sospesi da tre o quattro anni.

Opere militari in Roma — L'*Italia Militare* dice che si conclusero non è guari, stabilendo opportuni accordi, le trattative da lungo tempo iniziate fra il colonnello Direttore del Genio militare ed il Municipio di Roma, per la scelta delle aree occorrenti alle opere militari da erigersi in dipendenza della legge sul concorso dello Stato nei lavori edilizii di Roma.

Il Ministero della guerra ha approvato quella scelta; e ne diamo alcuni ragguagli in proposito.

Anzitutto, dovendosi demolire le attuali mura della città tra il Vaticano ed il forte Sant'Angelo, per far luogo al nuovo quartiere dei Prati di Castello, si è determinato che la nuova cinta daziaria, da edificarsi in loro sostituzione, partendo dai bastioni del Vaticano e svolgendosi ai piedi di Monte Mario, chiuda la valle nel breve tratto ove il seno rientrante del Tevere più s'accosta ai piedi del Monte stesso; talchè l'ampia zona di terreno piano, così racchiusa, sino alla sponda destra del fiume, diverrebbe parte integrante del suolo interno della città.

Sopra questo terreno sarà quindi situata la nuova Piazza d'armi, la quale, appoggiandosi con un lato sul viale di Porta Angelica, e coll'altro costeggiando il nuovo quartiere dei Prati di Castello, si estenderà sino alla sponda destra del Tevere, occupando un'area rettangolare di circa un chilometro quadrato.

La Piazza d'armi sarà appianata e rialzata in modo da essere sottratta alle inondazioni del Tevere; e lungo i suoi quattro lati sarà munita di ampii viali, ombreggiati da piante opportunamente situate, tanto pel transito delle vetture, quanto pel passeggio delle persone a piedi.

La medesima sarà accessibile dai dintorni di Porta del Popolo, mediante un nuovo ponte che il Municipio costruirà sul Tevere; e sarà pure accessibile, oltrecchè dal viale di Porta Angelica, anche da nuove e larghe vie che la metteranno in comunicazione col Ponte Sant'Angelo, attraverso il nuovo quartiere dei Prati di Castello.

Quella località così sistemata diventerà in breve, per la comodità che presenta e per la sua ampiezza, sito di passeggio e di svago pei cittadini, nonchè di convegno in occasione di feste pubbliche. Ma soprattutto poi, nei riguardi del servizio militare, la Piazza d'armi in quella località costituirà un reale comodo per le esercitazioni delle truppe del presidio, le quali vi troveranno un terreno adatto, sufficientemente esteso, senza affaticarsi con lunghe marcie per accedere a località lontane, come al presente.

Sul limitare della Piazza d'armi saranno edificate due Caserme, capaci di alloggiare un reggimento di fanteria ciascuna, occupando due aree rettangolari di m. q. 20 mila circa ognuna, opportunamente coordinate al nuovo quartiere dei Prati di Castello.

Le comunicazioni colla parte bassa della città saranno facilitate per mezzo di ampie vie e nuovi ponti, che saranno dal Municipio costrutti.

La terza Caserma par l'alloggiamento di un reggimento di artiglieria da fortezza sarà edificata lungo il viale di San Lorenzo, in vicinanza del quartiere del Maccao e della Stazione ferroviaria; di modo che, oltre la elevata e ben disposta giacitura del terreno, giustificano la scelta di quel sito anche la comodità di comunicazione con la vicina ferrovia e la facilità d'accesso colle vie pubbliche aderenti.

In quanto, infine, all'Ospedale militare di mille letti, si è accolto il partito di edificarne due, uno principale e l'altro succursale, in località separate; il primo della capacità di circa 600 a 700 letti, e l'altro di 300 a 400.

L'Ospedale militare principale sarà costrutto tra le vie Merulana e Labicana, sulle ultime falde sud-ovest del Monte Esquilino; e quello succursale sarà collocato fuori di Porta

Angelica, nel terreno leggermente rilevato, che stendesi fra la via Trionfale ed il Viale di Porta Angelica, poco al di là del loro bivio.

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma. — La Commissione Reale rende noto quanto segue:

In relazione alle disposizioni della legge 23 giugno 1880, la Mostra dei progetti presentati al concorso avrà luogo nelle sale del Museo agrario geologico, in via Santa Susanna, con le seguenti norme, stabilite dalla Commissione Reale:

1. La Mostra verrà inaugurata il 15 dicembse 1881, e rimarrà aperta fino al 15 aprile 1882;

2. Il pubblico potrà visitare gratuitamente la Mostra nei giorni di mercoledì, giovedì e sabato di ogni settimana, dalle ore 11 ant. alle 3 pom.;

3. Il mercoledì e il venerdì la Mostra potrà essere visitata, nelle ore suddette, dai membri del Parlamento, mediante l'esibizione della loro medaglia; dalle Autorità, dai rappresentanti della stampa, dagli artisti, scrittori di arte, ecc., mediante la presentazione di un biglietto personale, che verrà distribuito gratuitamente dalla Segreteria della Commissione Reale.

La Commissione Reale ha inoltre stabilito, di conformità al parere del Consiglio di Stato, di non ammettere al concorso quei progetti che furono presentati nei giorni 24 e 25 settembre; ma di ammetterli solamente *fuori concorso;* ed ha stabilito di ammettere ugualmente *fuori concorso* gli altri progetti, o allegati, giunti in ritardo per cagioni indipendenti dalla volontà degli autori.

Ponte sull'Adda. — Martedì della scorsa settimana si tenne a Merate l'annunciata adunanza, che riescì numerosa ed ordinatissima.

Fu eletto a presidente il Sindaco di Robbiate, uno dei promotori, e si votò un ordine del giorno firmato da tutti i presenti, fra cui si contavano persone distintissime, quali ad esempio il signor Cucchi deputato al Parlamento e sindaco di Bergamo, il signor Scotti consigliere provinciale di Bergamo, molti Sindaci, consiglieri comunali dei paesi di qua e di là dell'Adda, ecc.

L'ordine del giorno firmato contiene un voto esplicito a favore del ponte a doppio uso, e deve essere comunicato al ministro Baccarini col tramite della Deputazione delle tre provincie interessate, essendosi nominata una Commissione a tale scopo.

L'on. Cucchi, in rappresentanza della città e provincia di Bergamo, fece un brillante discorso, accolto da fragorosi applausi.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 6 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente a Milano, col titolo di *Società Italo-Americana in Milano per l'esercizio del Telefono Bell*, col capitale nominale di L. 300,000, diviso in 3,000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata d'anni 15, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto della stessa data *(Gazz.* del 9 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Società anonima per la costruzione ed amministrazione della ferrovia da Torino a Pinerolo*, portando il detto capitale da L, 3,000,000, diviso in 12,000 azioni da L. 250 ciascuna, a L. 4,500,000, diviso in 18,000 azioni dello stesso valore; ed approvando pure la proroga della durata sociale ed altre modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 20 detto mese (*Gazz.* del 10 corr.), la Società francese sedente in Nizza, col titolo di *Caisse de credit de Nice*, col capitale nominale di 20 milioni di franchi, diviso in 40,000 azioni da fr. 500 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, sotto le prescrizioni contenute nel presente decreto.

Biglietti consorziali. — Il Ministro del tesoro ha pubblicato il seguente decreto, di accordo col suo collega il Ministro di agricoltura, industria e commercio;

Art. 1. A partire dal 1° dicembre 1881, i biglietti consorziali da centesimi 50, entrati nelle Casse del Tesoro, non saranno più posti in circolazione.

I contabili dello Stato continueranno a ricevere i suindicati biglietti, ma non dovranno adoperarli nei pagamenti delle spese, e dovranno versarli nelle Tesorerie.

In sostituzione dei biglietti da centesimi 50, che per effetto del presente decreto non saranno più posti in circolazione, verrà emessa moneta divisionaria d'argento, giusta l'art. 4 della legge 7 aprile 1881.

Art. 2. I biglietti del taglio suddetto da centesimi 50, che si presenteranno dopo il 30 novembre 1881 alle Tesorerie come logori, saranno cambiati esclusivamente in moneta divisionaria d'argento.

I telegrafi italiani nel 1880. — Il comm. E. D'Amico, direttore generale dei telegrafi, ha pubblicato la Relazione statistica sui telegrafi del regno per l'anno 1880. È elaborata con la massima diligenza, e dà conclusioni assai confortanti. Essa si chiude col seguente riepilogo, che riproduciamo con viva soddisfazione:

« 1. La lunghezza delle nostre linee telegrafiche aumentò di 581 chilometri, cioè il loro sviluppo, da 25,533 chilometri, salì a 26,114. La lunghezza dei fili aumentò di 1632 chilometri. Il loro sviluppo, che era, alla fine del 1879, di chilometri 84,101, salì a chilometri 85,733.

« 2. I nuovi Ufficii telegrafici aperti al servizio del pubblico nel 1880 furono 93, dei quali 22 esercitati dalle Amministrazioni ferroviarie, e 71 dall'Amministrazione dei telegrafi.

« Alla fine dell'anno, il servizio telegrafico privato era fatto da 2324 Ufficii.

« 3. Gli apparati telegrafici, negli Uffici esercitati dall'Amministrazione dei telegrafi, alla fine del 1880 erano 2514, con un aumento di 107 sull'anno precedente.

« 4. In totale, il numero dei telegrammi nel 1880 fu di 6,763,200, cioè con un aumento di 628,278 rispetto al 1879.

« I telegrammi privati spediti all'interno del regno furono in tutti 5,384,740, cioè crebbero di 451,739 sull'anno precedente ».

Esposizione nazionale industriale di Torino — All'adunanza tenutasi venerdì sera nelle sale della Società promotrice dell'Industria Nazionale, allo scopo di continuare il lavoro preparatorio per l'Esposizione Nazionale nel 1884, si trovavano presenti trenta persone all'incirca, che costituivano il Comitato generale. Presiedeva il comm. Villa, in assenza del Sindaco, che fu eletto a presidente definitivo del Comitato esecutivo.

Si approvò il Regolamento per le operazioni necessarie al disbrigo degli affari pel Comitato esecutivo e per le singole Commissioni, stabilite in numero di 11, cioè: finanza, tecnica, materie estrattive, industrie meccaniche, industrie agricole, seriche, cotoniere, arte antica e moderna, materie scientifiche e letterarie, Commissione dei divertimenti; e si lessero i nomi dei componenti queste Commissioni. Dietro richiesta dell'avv. Isaia, si lesse pure il nome dei componenti il Comitato, già provvisorio ed ora confermato, esecutivo, cioè i signori: Geisser, Bianchi A., Rossi A., Compans, Piana, Sineo, Daneo, ai quali si aggiunsero i signori Alasia, Villa, Panisaera, ed il Sindaco di Torino quale Presidente.

Si determinò in seguito che le Azioni da sottoscriversi siano di L. 100, da versarsi in cinque rate.

Bibliografia. — *Le tariffe delle Strade ferrate, considerate sotto l'aspetto economico e ridotte a sistema dall'avvocato* Ercole Braschi. — Milano, ed. U. Hoepli, 1881. (Un vol. in 8°, di pag. 383, al prezzo di L. 5).

Ora che la questione ferroviaria si fa sempre più viva e sta per ritornare un'altra volta innanzi al Parlamento, merita d'essere raccomandato all'attenzione degli studiosi questo libro, che, svolgendo l'argomento delle tariffe, ne piglia ad esame uno dei lati più ardui, e forse il più importante; perocchè il principale scopo delle Strade ferrate, il loro vantaggio commerciale massimo, consiste appunto nella mitezza dei prezzi di trasporto.

L'autore mette in chiaro la formazione delle tariffe ferroviarie, con una sistemazione non per anco tentata, nep-

pure nelle numerose monografie forestiere, e disegnando precisi i contorni, così delle tariffe interne, come di quelle cumulative nazionali ed internazionali; fa spiccare le anomalie proprie delle une e delle altre, ben distinte da quelle che toccano gli elementi costitutivi di qualsiasi tariffa. Passando quindi a toccare le attinenze del proprio soggetto colla politica commerciale, ne studia l'atteggiamento per rispetto alla importazione, alla esportazione, al transito, e si apre così la via a dilucidare il tema intricatissimo delle tariffe differenziali. Percorsa in tal guisa la materia, raccoglie la sua sintesi sopra la unificazione delle tariffe, reclamata oggi con tanta insistenza in tutti i paesi.

Questa trattazione concerne principalmente il trasporto delle merci, mentre quello dei viaggiatori, come l'autore lo pone in evidenza, più che riforme nelle tariffe, domanda innovazioni nell'ordinamento del servizio ferroviario. Ma ad ambedue del pari si riferisce la riforma matematica desiderata da molti, che vorrebbero le tariffe calcolate rigorosamente sul costo; e l'autore la espone, facendo conoscere i metodi più notevoli escogitati per attuarla, in ispecie quelli tedeschi, pressochè ignorati così in Italia come in Francia. (*Comunicato*).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non rimasero estranei, nella scorsa settimana, alla migliorata corrente, e le Azioni della Società delle Meridionali, specialmente, diedero luogo a più attivo mercato, che le spinse da 470 a 477.50; le Obbligazioni relative non si mossero però dal prezzo di 276, e così i Buoni da quello di 541. Invariate pure le Sarde, della serie A, al corso di 273; della serie B, a 276; delle nuove a 274. Le Sarde di preferenza si tennero a 216. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 143; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 279; la seconda emissione a 273.50; le Centrale Toscane a 458; le Pontebbane a 455; le Meridianali Austriache a 288.

A Parigi, le Azioni Lombarde furono meglio sostenute che per lo passato, ed ebbero danaro a 325. I loro introiti cominciano a divenire meno scarsi, e la speculazione sembra occuparsene di nuovo. Le Obbligazioni relative trattate tra il 285 al 286. Le Azioni delle Ferrovie Romane quotate a 137 e 138; le Obbligazioni e 305.

CONVOCAZIONI

Società Ferrovia Santhià-Biella — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 4 gennaio p. v. in Torino (Borsa di Commercio), per modificazioni agli statuti sociali.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Dal 2 gennaio p. v., presso la sede sociale in Padova (via Eremitani, 3300) saranno pagate agli azionisti L. 3.75 per interesse del 2° semestre 1881, in ragione del 6 p. 0[0 per ciascuna azione liberata del V decimo, e L. 2.25 per acconto di dividendo sulla gestione del 1881, e quindi in totale L. 6 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una batteria detta del Telegrafo a nord-ovest del forte Cappuccini in Ancona, per l'importo di L. 107,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Drposito cauzionale L. 10,700, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Pavia, si terrà un'aata per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale Pavia-Genova, 2° tronco, compreso fra la strada Genova-Piacenza, presso Casteggio, ed il ponte sul Po a Mezzanacorti, della lunghezza di m. 10,288, per il presunto annuo canone di L. 7000. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1890. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva L. 2500, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Venaria Reale, durante il triennio 1882 84, in diminuzione del complessivo importo di L. 22,500, ribassato del 24.55 p. 0[0. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo,

— Il 22 detto mese, presso l'Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canali Cavour), in Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria biennale del diramatore *Quintino Sella*, comprese nel lotto V, nonchè di quelle del canale Casalese e rispettive attinenze, contenute nel lotto VIII, sul dato di L. 8,300 annue pel V lotto e di L. 22,000 pel lotto VIII. La manutenzione decorrerà dal 1° gennaio 1882 a tutto dicembre 1883. Deposito L. 850 pel V lotto, e L. 2,200 per l'VIII, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Presidenza del Consorzio stradale di Val Macra in San Damiano Macra, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria da Alma a Prazzo, lunga m. 11,500, in diminuzione della somma di L. 444,362.65, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire in 12 mesi. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Caserma per un reggimento di fanteria in Spezia per L. 1,100,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Pennapiedimonte, compreso fra l'abitato di Palombaro e l'innesto colla provinciale Frentana, della lunghezza di m. 16,533.85, per la presunta somma di L. 277,617. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 14,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1836) della manutenzione delle strade provinciali del litorale e livornese per Pisa. diviso in tre lotti: il 1° per annue L. 3060, il 2° per L. 1,980, il 3° per L. 3600. Deposito L. 300 pel 1° lotto, L. 200 pel 2°, e L. 350 pel 3°, in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento dell'Ospedale militare divisionario di Bari, per L. 100,000. Lavori da esegnire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 5000, cauzione definitiva L. 10,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione generale militare di Capua, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione degl'immobili militari delle piazze di Capua, S. Maria ed Aversa, durante il triennio 1882-84, in diminuzione della somma complessiva di L. 66,023.16, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 7,008 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà pure al deliberamento della manutenzione degl'immobili delle piazze di Caserta e Maddaloni, pel detto triennio, in diminuzione della complessiva somma di L. 63,526.47, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 6,000 come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Medici, N. 38 ponti e ponticelli per il tronco ferroviario Mortara-Garlasco.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

48ª Settimana. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	490,835.47	336.19
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	591,863.25	409.31
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	— 101,027.78	— 73.12
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,449.87	22,842,130.12	15.754 61
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	22,569,048.76	15,607 92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 3,87	+ 273,081.36	+ 146.69
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	237,737.74	179.56
Settimana corrisp. nel 1880.	1,220.00	213,712.47	175 17
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+104 00	+ 24,025.27	+ 4.39
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,298.53	10,444,714.23	8,043.49
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,177.02	8,556,439.08	7,269.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+121.51	+ 1,888,275.15	+ 773.91

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,104,69	14,214,69	10,575,10
Piccola Velocità	8,189,57	531,57	3,220,20
Totali . . .	42,594,26	14.746,26	13,795,30

Strade Ferrate Romane

40ª Settimana — *Dal 1° al 7 ottobre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	635,619.37	19,716.20
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	633,261.35	19,852.43
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	2,641.98	136.23
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 7 ottobre 1881 .	1,681	24,701,407.37	19,155.29
Periodo corr. 1880	1,681	22,760,469.50	17,698.50
Aumento	—	1,940,937.87	1,456.79
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di giugno 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,815.90	33,610.01	3,280.91	44,736.82
Bagagli e cani . .	128.36	609.00	81.47	818.83
Merci a grande vel.	1,031.76	5305.24	519 10	6,859.1[illegible]
Merci a piccola vel.	8,253.10	23,719.51	4,723.23	36,695 31
Introiti diversi . . .	331 89	526,07	298.70	1,156.66
Totale . . .	17,591.01	63,799.83	8,903 41	90,297.25

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore con abitazione alla Stazione di Mortara

L'affitto decorrerà dal giorno 1° febbraio 1882.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata in lire 80.

L'asta si farà a schede segrete, la cui apertura seguirà il 20 dicembre 1881 alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2.ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 19 dicembre 1881.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2.ª Divisione in Milano, nonchè presso la stazione di Mortara.

Milano, li 6 dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	**20,400**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	**2,372,000**	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	**189,000**	»
Lamiera di ferro inservibile . . .	»	**13,000**	»
Tornitura e limatura d'acciaio . .	»	**7,900**	»

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; — Zinco vecchio inservibile; — Bronzo e Rame da rifondere — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **27 dicembre 1881**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 29 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 novembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona
DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.
sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe* e *L. Jacob* già Soci ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

TORINO, 1881

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 21 Dicembre 1881. N. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 50).

Dopo le Ferrovie Calabro-Sicule del 1° e 2° periodo, la Relazione tratta della ferrovia da Asciano a Grosseto, costrutta a spese dello Stato, e da più anni ultimata ed aperta all'esercizio; dichiarando aver solo da aggiungere alle Relazioni precedenti che, durante il 1880, furono interamente saldate le partite coll'unica Impresa con cui rimaneva qualche pendenza, cioè colla Impresa Tardy e Benek, assuntrice delle travate metalliche.

Il pagamento fatto a saldo alla suddetta Impresa corrisponde alle L. 10,000, già all'uopo stanziate nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1880; per cui, aggiungendo a questa somma quella di L. 16,510,562.21, rappresentante i pagamenti fatti a tutto il 1879 in base alle relative autorizzazioni, si ha la spesa totale per la suddetta ferrovia in L. 16,520,562.21. —

Parlando poscia della Ferrovia del litorale ligure per la parte costrutta direttamente dallo Stato, cioè per chilometri 268 (di cui 121 per la linea di levante da Genova a Massa, e 144 per la line a di ponente da Voltri al confine francese, oltre i chil. 3 per la traversata di Genova), la Relazione dice che tutti i lavori ivi eseguiti nel 1880, consistenti in opere di consolidamento e compimento, e più specialmente nella costruzione dei fabbricati definitivi per alcune Stazioni, si compirono sotto la direzione dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, esercente le linee liguri, che vi provvide mediante appositi contratti d'appalto.

Accennati partitamente questi lavori, così per la linea di levante, come per quella di ponente, coi nomi dei rispettivi impresarii, si osserva non essere con ciò esaurite le opere occorrenti al definitivo assetto della Ferrovia ligure, restando ancora da provvedere alla costruzione dei definitivi fabbricati passeggeri di non poche altre Stazioni in sostituzione degli attuali in legname, all'ampliamento della Stazione di Genova, al prolungamento del binario dalla Stazione di Savona sino alla nuova darsena, alla costruzione della Stazione definitiva di Spezia, ed a nuovi lavori di consolidamento sulla linea di levante, ecc.

Tutti questi lavori verranno pure, come quelli in corso, affidati alla suddetta Amministrazione esercente, la quale sottopose già all'approvazione dal Ministero i relativi progetti di appalto e schemi di contratti. —

L'Ufficio di direzione per le suddette ferrovie, residente in Genova, ha poi terminate e presentate le liquidazioni dei lavori fatti da esso eseguire, sia pegli appalti principali di costruzione, sia per quelli d'opere minori di compimento e consolidamento. E siffatte liquidazioni furono già in gran parte approvate e pagate, e tutto induce a credere potranno esser condotte a termine entro il 1881.

La costruzione della Ferrovia ligure è stata però oltremodo feconda di liti, sia coi proprietarii dei fondi espropriati, sia colle Amministrazioni comunali, sia colle Imprese. Siffatte liti sommavano nientemeno che a 118 al principio del 1867, allorchè la costruzione della ferrovia passò direttamente allo Stato, in seguito alla Convenzione 8 gennaio detto anno, conclusa coll'Amministrazione concessionaria del Credito Mobiliare Italiano; ed altre se ne aggiunsero poi durante la gestione governativa.

Ora però trovansi in gran parte esaurite per effetto di giudicati o di transazioni intervenute; e si riducevano alla fine del 1880 a sole 32, di cui 20 per costruzioni e 12 per espropriazioni. —

Nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, era stanziata la competenza per la costruzione delle suddette linee in . . . . L. 2,000,000.00
che unita al civanzo di fondo del 1879 in » 2,647,868.59

faceva ascendere la somma disponibile per lavori e spese a . . . . L. 4,647,868.59

L'ammentare dei pagamenti eseguiti nel detto anno 1880 fu di . . . . » 1,819,392.42

Rimaneva quindi alla fine del detto anno un residuo di. . . . . . . L. 2,828,476.17

Da riportarsi L. 2,828,476.17

Riporto L. 2,828,476.17
che sommato colla competenza stanziata
nel bilancio 1881 in . . . . . . » 1,134,662.48

portava la somma disponibile nel 1881 a L. 3,963,138.65

I motivi pei quali le spese sostenute nel 1880 rimasero tanto al di sotto della somma disponibile, sono quelli stessi accennati nella Relazione pel 1879, cioè pagamenti previsti e non effettuati per legale impedimento frapposto da terzi, nonchè per pendenti liquidazioni o controversie.

Però tra l'ammontare dei pagamenti effettivamente eseguiti dal Tesoro nel 1880 nella suddetta
somma di . . . . L. 1,819,392.42
e quello delle spese certificate nel detto
anno in . . . . » 1,107,356.16

vi ha una differenza di. . . . . . L. 712,036.26
riferibile a lavori liquidati nel 1879 e pagati nel 1880.

Riassumendo poi le spese certificate e l'ammontare dei lavori contabilizzati nell'anno 1880, nonchè quelli relativi al periodo della gestione governativa dal 1° gennaio 1867 a tutto dicembre 1879, si presentano le cifre seguenti:

	LINEA		TOTALE
	di Levante	di Ponente	
1. Ammontare dei lavori portati in contabilità nell'anno 1880	566,749.98	421,730.62	988,480.60
2. Ammontare dal 1 gennaio 1867 al 31 dicembre 1879	46,457,320.32	42,189,939.47	88,647,259,49
Totale lavori portati in contabilità dal 1 gennaio 1867 al 31 dicembre 1880	47,024,070.00	42,611,670.09	89,635,740.09
Ammontare delle trattenute al 1 gennaio 1881	162,623.32	209,815,90	372,430,22
Differenza pari alle somme certificate dal 1 gennaio 1867 al 31 dicembre 1880	46,861,446.68	42,401,854.19	89,263,300.87

Se all'ammontare suddetto in . . L. 89,635,740.09
contabilizzato dalla Direzione governativa a tutto il 1880, si aggiunge quello dei lavori eseguiti anteriormente al 1867 dalla Società concessionaria Credito Mobiliare italiano in . . . . » 80,381,966.73

Si ha l'importo totale dei lavori per la Ferrovia Ligure dal principio a tutto il 1880 in . . . . L. 170,017,706.82

Le spese d'amministrazione sostenute dal 1° gennaio 1867 a tutto il 1880 (gestione governativa) ascesero complessivamente a L. 7,738,594.61, che rappresentano l'8.66 per cento dell'importo dei lavori e delle spese inerenti, contabilizzati durante lo stesso periodo. —

Rispetto alla ferrovia Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui, la Relazione dice che nel 1880 proseguirono i lavori di riparazione e sistemazione saltuarii lungo la detta ferrovia, a misura che se manifestava il bisogno. Tali lavori furono fatti eseguire dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia che esercita le due linee, previa constatazione sul luogo di appositi delegati, assenti però sempre quelli dell'Impresa Guastalla, benchè invitati. E delle spese relative venne tenuta esatta nota, per addebitarne a suo tempo, in quanto può spettarle, l'Impresa medesima.

Si accenna poi alla causa tuttora pendente con la detta Impresa, delle cui fasi furono già pienamente informati i nostri lettori; e specialmente si ricorda l'ultima sentenza della Cassazione di Torino, in data 1° agosto 1881, colla quale, rigettati ambidue i ricorsi dell'Amministrazione e dell'Impresa (quest'ultimo relativo alle questioni del ferro d'armamento e delle provvisionali), e cassata, rispetto al rimamente, la sentenza della Corte di appello di Genova, venne la causa stessa rinviata alla Corte d'appello di Parma, che dovrà in breve pronunciarsi. —

Esaurita così la prima parte della Relazione statistica, riguardante le costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato, ci occuperemo nel prossimo numero della seconda, che tratta della costruzione delle nuove linee di completamento, in base alla legge 29 luglio 1879.

(*Continua*).

IL RISCATTO
DELLE FERROVIE INTERPROVINCIALI VENETE
E DELLE LINEE
PISA-COLLE SALVETTI E TUORO-CHIUSI

Come fu già annunciato, il Ministro dei lavori pubblici, nella tornata del 26 novembre p. p., ha presentato alla Camera anche il progetto di legge per l'approvazione delle Convenzioni di riscatto delle Ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Pisa-Colle Salvetti, e Tuoro-Chiusi.

Non potendo noi, per mancanza di spazio, riferire tutta la Relazione ministeriale che precede il detto progetto di legge, e nella quale si analizzano le Convenzioni di cui si tratta, ci limitiamo a darne l'ultimo capitolo, che riguarda la parte finanziaria del progetto, insieme col testo delle Convenzioni medesime.

Ecco il brano della Relazione:

......Nella legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, è noto che furono comprese tra le linee della 1ª categoria (tabella *A*) al n. 5, la linea da Terni a Rieti ed Aquila, ed al n. 6 quella da Campobasso a Benevento, e fra quelle della 2ª categoria (tabella *B*) al n. 12, la trasversale Termoli-Campobasso.

Queste tre linee, meno il tronco Rieti-Terni, qualunque comprese nella rete concessa alla Società delle ferrovie Meridionali, furono contemplate dalla legge predetta, nel dubbio che, perdurando gl'indugi nella costruzione di esse da parte della Società concessionaria, potessero rimanere ancora non soddisfatte le giuste aspirazioni delle popolazioni interessate.

Ma la Società delle ferrovie Meridionali, non solo, dopo l'emanazione della legge sulle ferrovie complementari, si mostrò disposta a mantenere per quelle linee i propri impegni, dando ad esse un principio di esecuzione, ma per effetto del nuovo favorevole stato di cose, creato ad essa dalla Convenzione approvata colla legge del 23 luglio 1881, ha confermato coi fatti che la costruzione delle linee già comprese nella sua concessione, alle quali fu aggiunto il tronco Terni-Rieti, saranno eseguite nei termini e modi stipulati con quest'ultima Convenzione. Da ciò ne consegue che la costruzione di queste linee può ritenersi completamente assicurata, e quindi che le somme contemplate per esse nella legge del 29 luglio 1879 possono liberamente essere applicate ad altri scopi.

Nei calcoli della spesa di lire 1,260,000,000, autorizzata coll'articolo 24 della legge predetta per le linee in essa contemplate, fu compreso il costo presunto delle linee di cui si tratta, escluso il materiale mobile, nelle seguenti proporzioni:

Linea Terni-Rieti-Aquila . . . . . . L. 31,000,000
» Campobasso-Benevento . . . . . » 25,000,000
» Campobasso-Termoli (onere dello Stato) . . . . » 27,450,000

In uno L. 83,450,000

Il riscatto convenuto mediante gli accennati contratti impone allo Stato i seguenti oneri:

a) Per le linee interprovinciali Venete: Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Bassano, Vicenza-Treviso	L.	12,800,000
b) Per la linea Tuoro-Chiusi	»	3,000,000
c) Per la linea da Pisa a Colle Salvetti .	»	2,333,000
In uno	L.	18,133,000

Ora il Governo chiede facoltà di prelevare questa somma da quella che doveva essere impiegata per le linee che si stanno ora costruendo dalle Ferrovie Meridionali; e facendo questa proposta, sembra ad esso di adempiere ad un suo dovere e d'interpretare le vedute del Parlamento, nel senso che non siano imposti allo Stato, per costruzioni di nuove ferrovie, altri oneri, oltre quelli che derivano dalla ripetuta legge del 29 luglio 1879.

Però, accordando al Governo questa sola facoltà, non avrebbe esso nel 1881 tutta la somma necessaria per pagare le rate scadute del riscatto delle Ferrovie Venete ed il prezzo convenuto per le due linee Tuoro-Chiusi e Pisa-Colle Salvetti. Infatti, stando ai patti stipulati, è dovuto per le prime alle Provincie interessate la somma di lire 3,840,000 per le rate degli anni 1880-81 e 82, che, unite alle somme spettanti alle Provincie dell'Umbria e di Pisa, formano un totale di L. 9,173,000.

E, siccome il Governo non avrebbe disponibile che la somma di L. 5,250,000, ricavabile dagli stanziamenti già fatti nei bilanci del 1880-81 e 82, così mancherebbe a complemento la somma di L. 3,923,000; per cui si chiede facoltà di prelevare questa differenza dalla somma complessiva dei 60 milioni annui, autorizzati colle leggi del bilancio, salvo reintegro negli anni successivi, mercè le somme che risulterebbero disponibili per le dette linee Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento e Termoli-Campobasso.

Disegno di legge.

Art. 1. Sono approvate le seguenti Convenzioni:

1. Convenzione stipulata il 4 luglio 1881 tra l'Amministrazione dello Stato, rappresentata dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e dal Ministro dei lavori pubblici, la Provincia di Vicenza, il Consorzio delle Provincie di Vicenza, Treviso e Padova, e la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche rappresentata legalmente, per la cessione allo Stato, da parte delle Provincie e Consorzio, della proprietà e possesso delle strade ferrate Vicenza-Thiene-Shio, Padova-Camposanpiero-Cittadella, Bassano e Vicenza, Cittadella-Castelfranco-Treviso, non che dei contratti di esercizio di dette linee.

2. Convenzione stipulata il 16 novembre 1881, tra l'Amministrazione dello Stato, rappresentata dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e dal Ministro dei lavori pubblici, e la Provincia di Pisa, per la cessione allo Stato, da parte di detta Provincia, della proprietà e possesso della strada ferrata da Pisa a Colle Salvetti.

3. Convenzione stipulata il 16 novembre 1881 fra l'Amministrazione dello Stato, rappresentata dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e dal Ministro dei lavori pubblici e la Provincia dell'Umbria, per la cessione allo Stato della proprietà e possesso della strada ferrata Tuoro-Chiusi.

Art. 2. È autorizzata la spese di L. 18,133,000, da prelevarsi dalle somme assegnate dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), alle linee Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento, e Campobasso-Termoli, con facoltà al Ministro del tesoro di fare uso delle somme complessivamente autorizzate per le ferrovie complementari colle leggi del bilancio dal 1880 in poi, per il pagamento delle somme dovute, ai termini delle Convenzioni di cui nel precedente articolo.

Convenzione pel riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano.

L'anno milleottocentottantuno, il giorno quattro del mese di luglio, in Roma ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici.

Premesso che, con Regio Decreto del 31 ottobre 1873, nº 1722 (serie 2ª), fu approvata la Convenzione del 7 giugno detto anno per la concessione a favore della Provincia di Vicenza della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Vicenza per Thiene e Schio;

Che con Regio Decreto del 18 marzo 1875, n 2428 (serie 2ª), fu approvata la Convenzione del 19 novembre 1873 per la concessione al Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Treviso e Padova della costruzione e dell'esercizio delle due linee da Vicenza e da Padova a Bassano;

Che, in virtù delle sopra citate Convenzioni, venne accordato alle linee, come sopra concesse, un sussidio annuo di lire mille (lire 1000) per chilometro, per la durata di anni trentacinque decorrendi dall'apertura allo esercizio delle medesime; nonchè un sussidio annuo nella somma fissa di lire diciottomiladuecento (lire 18,200) per la linea Vicenza-Thiene-Schio, e di lire 55,064 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, per anni trentacinque (anni 35) decorrendi dal giorno in cui i tronchi delle strade nazionali, che corrono nella direzione delle linee medesime, fossero passati effettivamente nella classe delle strade provinciali;

Che, mediante atto del 2 ottobre 1874, rogato Marotti, notaio in Vicenza, la Società veneta per imprese e costruzioni pubuliche assunse dalla Provincia di Vicenza la costruzione e l'esercizio per anni venti della linea Vicenza-Thieno-Schio, ai patti ed alle condizioni in detto istrumento specificati;

Che, mediante atto del 17 aprile 1875, rogato Marotti, notaio in Vicenza, la Società predetta assunse dal Consorzio ferroviario delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza la costruzione e l'esercizio per anni venti delle due linee dl ferrovia Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano e Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso, ai patti ed alle condizioni in esso contratto specificati;

Che, mediante atto 5 marzo 1879, rogato Marotti, tra il Consorzio e la Società veneta, esteso successivamente alla linea Vicenoa-Thiene-Schio, fu regolata la ripartizione del prodotto per trasporto merci a piccola velocità;

Che, tanto nel contratto del 2 ottobre 1874, che in quello del 17 aprile 1875 di cui si è fatto cenno, fu convenuto fra le parti che sulla somma dei sussidii governativi, che superano le lire 1200 al chilometro, da prelevarsi a favore dellla Provincia e del Consorzio concessionario, sarebbe spettata alla Società veneta una compartecipazione in ragione del 50 per cento, oltre il corrispettivo stabilito per l'esercizio;

Che la linea Vicenza-Thiene-Schio è stata aperta all'esercizio il 6 settembre 1876, e quelle da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano furono aperte allo esercizio in varie sezioni durante il secondo semestre 1877;

Che, stando così le cose, i due Comitati ferroviarii del Consorzio di Padova e della Provincia di Vicenza hanno proposto al Governo di cedergli la proprietà delle linee, come furono ad essi concesse, e mediante determinate condizioni di prezzo, e di aggiungere alla vendita delle linee la cessione dei contratti di esercizio vigenti tra essi Corpi morali interessati e la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche;

Che, avendo il Governo determinato di accogliere le istanze delle Provincie per la proposta vendita e sotto determinate condizioni anche per la cessione dei contratti d'esercizio come sopra vigenti fra la Provincia di Vicenza, il Consorzio ferroviario delle Provincie di Vicenza, Treviso e Padova e la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, furono concordati fra detti Corpi morali ed il Governo i relativi patti;

Che, a solo scopo di accertare la nuova posizione giuridica del Governo nei rapporti colla detta Società veneta, in quanto concerne unicamente gli effetti dei succitati contratti di esercizio dalla data del presente contratto in poi, si è reputato conveniente l'intervento della Società veneta predetta in questa stipulazione;

Tutto ciò premesso;

Tra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato;

La Provincia di Vicenza, rappresentata dall'onorevole senatore Fedele Lampertico, presidente del Comitato ferroviario Vicenza-Thiene-Schio, anche a nome dell'avvocato Lorenzo Tovaglia, membro del Comitato medesimo, giusta procura speciale in data di Thiene 2 luglio 1881 (allegato *A*), e dall'onorevole deputato al Parlamento nazionale Antonio Toaldi, membro dello stesso Comitato, come da deliberazione di quel Consiglio provinciale in data del 18 maggio 1881 (allegato *B*);

Il Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza, rappresentato dal detto onorevole senatore Lampertico, anche a nome dell'avvocato Antonio Dozzi, membro del Comitato medesimo, come da procura speciale in data di Padova 2 luglio 1881 (allegato *C*), e dall'avvocato Leopoldo Piazza, membro dello stesso Comitato, come da deliberazioni dei Consigli provinciali di Padova, Treviso e Vicenza, in data le due prime 31 maggio 1881, l'altra del 18 stesso mese ed anno (allegati *D*, *E*, *F*);

E la Società veneta per imprese e coctruzioni pubbliche sedente in Padova, rappresentata dall'avv. Federico Frizzerin, come da mandato speciale in data di Padova 3 luglio 1881, rogato Rasi, notaio esercente in quel distretto notarile (allegato *G*);

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. La Provincia di Vicenza ed il Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Treviso e Padova, a mezzo dei loro legittimi rappresentanti sopra indicati, cedono e trasferiscono al regio Governo italiano:

a) La proprietà libera da qualunque passività e debito ed il possesso della rete ferroviaria ad essi Provincia e Consorzio appartenenti in virtù delle relative concessioni, cioè le linee Vicenza-Thione-Schio, Padova-Camposampiero, Cittadella-Bassano e Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso, coi relativi accessorii, con tutti i diritti a quella proprietà e possesso inerenti, e colle opere e lavori eseguiti o in corso di esecuzione, materiale d'armamento, Stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi Ufficii, nulla eccettuato; cessando di avere effetto le dette concessioni, alle queli dette Provincie e Consorzio rinunziano a tutti e per tutti gli effetti;

b) Tutti i titoli comprovanti la libera proprietà delle linee cedute e la disponibilità delle medesime, obbligandosi a consegnare detti titoli prima della presa di possesso da parte del Governo, di cui all'artieolo 5.

Art. 2. In correspettivo di questa cessione, il Governo pagherà ai detti Provincia e Consorzio la complessiva somma di L. 12,800,000, in dieci rate annuali uguali, senza interessi.

Il Governo, voleedo aderire alle premure che gli sono fatte dagli enti morali interessati, e senza che ciò possa modificare gli effetti legali del presente atto, accondiscende acchè la prima rata del pattuito prezzo scada al 1° gennaio 1880, e quindi assume di soddisfare le rate già maturate, beninteso senza interessi, quando risulterà provata la piena immunità degli immobili costituenti le linee cedute, mediante gli opportuni e necessarii dooumenti legali, di cui all'articolo precedente.

Le successive rate scadranno al 1° gennaio di ogni anno, fino alla completa estinzione del prezzo come sopra stabilito.

Art. 3. Mediante il corrispettivo convenuto, s'intenderà completamente soddisfatto ogni e qualsiasi diritto, che per qualsivoglia titolo possa elevarsi dalle Provincie interessate, sia per la costruzione, come per lo esercizio, nonchè per ogni eventuale pretesa delle medesime per rimborso di quota, compartecipazione di utile dello esercizio od altro, in dipendenza dei criterii stabiliti dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e s'intenderà ugualmente cessata, dalla data del 1° gennaio 1880 in poi, la corresponsione dei sussidii soito qualsivoglia forma accordati dal Governo a favore delle liuee concesse colle Convenzioni approvate coi Reali Decreti del 31 ottobre 1873 e 18 marzo 1875.

Art. 4. Il Governo riconosce ed accetta, semplicemente ed esclusivamente nei riguardi dell'esercizio, i contratti vigenti fra la Provincia di Vicenza per la linea Vicenza-Thiene-Schio, il Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Treviso e Padova per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, con tutti i diritti e gli oneri da essi controtti dipendenti, non esclusa la partecipazione ai sussidii già dovuti alla Provincia e Consorzio predetti, ai termini degli atti di concessione, e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche; la qule, d'altra parte, riconosce ed accetta, alla sua volta, la sostituzione del Governo alla Provincia e Consorzio nei contratti predetti, e negli obblighi, come nei diritti derivanti da sentenze possate in cosa giudicata, sempre nei riguardi dell'esercizio, restando inteso che gli effetti di detti contratti e sentenze in confronto del Governo avranno vigore dalla data dell'approvazione legislativa del presente contratto.

Art. 5. Il Governo rimarrà estraneo a tutte le questioni e pretese esistenti o che possano esistere, tanto se dedotte, che non dedotte fra la Provincia di Vicenza, il Consorzio delle Provincie di Vicenza, Treviso e Padova, e la Società Veneta suddetta, nonchè in confronto di terzi, in dipendenza della costruzione delle linee cedute e dei lavori relativi; quali questioni e pretese dovranno, in ogni caso e tempo, dibattersi fra chi di diritto e senza alcun intervento e responsabilità del Governa, dovendo intendersi acquistata dallo Stato la proprietà di dette linee esente da qualsiasi onere e diritto reale, e dovendo altresì stare a carico diretto della Provivcio e Consorzio interessati qualunque debito per espropriazione, occupazione di suolo, ed altro titolo che risultosse non soddisfatto a chi di ragione.

Saranno egualmente a carico esclusivo di essa Provincia e Consorzio da una parte, e Sociotà veneta dall'altra, tutte le questioni a pretese, tanto attive che passive, dedotte e non dedotte, che derivana direttamente o indirettamente dai contratti di esercizio per tutta l'epoca precedente alla sostituzione del Governo, cioè alla data dell'approvazione legislativa del presente contratto.

Art. 6. Appena approvato il presente contratto, si procederà, in contradditorio dai delegpti del Governo, della Provincia di Vicenza, del Consorzio, e con intervento della Società veneta, alla consegna delle linee cedute e di loro accessorii, e saranno compilati i relativi stati di consistenza ed inventarii del mobiliare delle Stazioni, Ufficii ed altro, la cui proprietà passa al Governo come accessorio degli immobili ferroviarii.

Art. 7. Sarà inoltre concordemente riconosciuto il materiale mobile e quello infisso nelle officine, che, in capo al contratto di esercizio, la Società voneta ha obbligo di vendere e lo Stato di comprare a giusto prezzo di stima, purchè tale materiale sia in buono stato e servibile alla sua destinazione. Tale prezzo sarà determinato da tre periti, da eleggersi d'accordo fra le parti, ed in caso di dissenso, dal presidente della regia Corte d'appello di Roma.

Art. 8. Qualunque quistione potesse insorgere nell'eseguimento della presente Convenzione, sarà deferita ai tribunali ordinarii.

Art. 9. La presente Convenzione andrà soggetta al diritto fisso di una lira per la registrazione, e non sarà valida se non dopo approvata per legge.

Il ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.

Il ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

I rappresentanti la Provincia di Vicenza:

Fedele Lampertico, *presidente del Comitato Vicenza-Thiene-Schio*, e per l'avvocato Lorenzo Tovaglia, Antonio Toaldi.

I rappresentanti del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza:

Fedele Mampertico, *presidente del Comitato Padova-Treviso-Vicenza*, e per l'avvocato Antonio Dozzi, Leopoldo Piazza. — *Il rappresentante la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, Federico Frizzerin. — Filippo Scarlata e Ippolito Dolce, *testimoni*.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In relazione alla notizia pubblicata nel precedente numero, possiamo ora annunziare che, essendosi riparato anche il ponte sul torrente Vallecrosia fra Bordighera e Ventimiglia, il servizio sulla linea Genova-Ventimiglia a far principio da oggi, 21, viene interamente riattivato, sia pei viaggiatori che pei bagagli e merci a grande e piccola velocità, e con tutti i treni portati dall'Orario generale in vigore dal 1° novembre p. p.

><

Abbiamo da Roma che la Giunta parlamentare sul progetto di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie, si è riunita avant'ieri coll'intervento dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

La Giunta ha approvato incondizionatamente il progetto ministeriale, facendo però nuove premure all'on. Baccarini perchè nel 1882 sia pronto e presentato il progetto per la soluzione dell'esercizio ferroviario.

><

Nel nostro numero precedente dicemmo che la Commissione, adunata a Firenze per lo studio della unificazione delle tariffe ferroviarie, erasi pronunziata favorevole alle proposte concretate nel nuovo progetto di Convenzione internazionale pei trasporti di merci per ferrovia. Ora ci consta che le Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali hanno fatte proprie le conclusioni della Commissione stessa, pronunciandosi per l'accettazione del progetto in parola.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha iniziate pratiche colle Amministrazioni delle Meridionali e Romane per lo studio di una tariffa speciale da applicarsi ai trasporti delle derrate alimentari in vagoni refrigeranti. Ci consta che la questione della nuova tariffa sarà trattata in una delle prossime conferenze per il servizio cumulativo.

><

Abbiamo da Firenze che l'Amministrazione delle Meridionali ha iniziato pratiche con quella delle Romane per la istituzione di biglietti di andata e ritorno speciali da Roma alle principali Stazioni della Sicilia.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa varie modificazioni di orario, che essa troverebbe opportuno di introdurre in quello vigente, allo scopo di migliorare il servizio dei treni su talune delle sue linee. Fra le proposte modificazioni sappiamo esservi quella del cambiamento di orario per alcuni treni della linea da Genova a Pisa.

><

L'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della linea di 3ª categoria da Legnago a Monselice, ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 1° tronco, compreso fra Este e Monselice, modificato giusta i suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Romane ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la deliberazione del proprio Consiglio circa il preventivo delle spese in conto capitale pel 1882.

In complesso, le spese preventivate rilevano a lire 12,850,000; nelle quali sono compresi: il materiale mobile per L. 4,500,000, i lavori di completamento delle linee in esercizio per L. 5,500,000, e le nuove costruzioni per L. 2,275,000.

><

Ci scrivono pure da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, non appena avuta partecipazione del decreto di approvazione del progetto per la costruzione di una fermata provvisoria al chil. 31 della linea da Termoli a Campobasso, in prossimità della strada nazionale che mette a Larino ed a Campobasso, ha subito disposto per la intrapresa dei lavori relativi, per averli compiuti nel più breve termine possibile.

Appena ultimati questi lavori, potrà essere aperto all'esercizio il tronco della linea premenzionata da Termoli al chil. 31, laddove si costruisca la Stazione provvisoria, che dista dall'abitato di Larino di soli tre chilometri.

Tale soddisfacente risultato potrà ottenersi indubbiamente ai primi del prossimo mese, anticipando così di quasi un anno l'apertura di quel tronco, in confronto del termine fissato dalla Convenzione fra il Governo e le Meridionali.

><

La Deputazione provinciale di Modena ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto preparato dalla Impresa costruttrice della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola, con diramazione da San Felice a Finale, per l'allacciamento della Stazione da stabilire a Modena con quella esistente delle Ferrovie dell'Alta Italia. Il tronco di allacciamento ha la lunghezza di m. 1,260.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti per l'ampliamento delle Stazioni di Porcari e Pessione.

Inoltre ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di vetture di nuovo tipo, con corridoj longitudinali di fianco.

><

L'Amministrazione stessa ha approvato il preventivo della spesa necessaria per l'impianto di macchine-utensili nelle officine dei Depositi della trazione nelle Stazioni di Verona, Venezia ed Udine.

><

L'Amministrazione medesima ha compilata e sottoposta all'approvazione del suddetto Ministero una tariffa speciale pei trasporti di filati, in servizio italo-germanico.

><

Ci scrivono da Milano.

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzata la spesa necessaria a migliorare le condizioni dei dormitorii dei macchinisti nelle Stazioni di Parma e Modena;

Approvò il preventivo dei lavori occorrenti nella Stazione di Vercelli, in conseguenza dell'estensione del riscaldamento alle seconde classi;

Ha autorizzato la stipulazione di una Convenzione colla Società dei *tramways* della provincia di Brescia, pel raccordamento colla Stazione ferroviaria di Brescia delle linee di tramvie della Società stessa.

— Sappiamo che fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ed i rappresentanti delle Ferrovie Svizzere è già stato concertato l'orario della nuova linea del Gottardo di prossima apertura.

— Il Ministero dei lavori pubblici ha approvata la proposta fattagli dall'Amministrazione suddetta per l'aggiunta di una quarta coppia di treni sulle linee Milano-Arona e Gallarate-Varese.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, dopo aver trattato, nella sua seduta del 15 corr., alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1.° Approvava i seguenti lavori:

a) Completamento della chiusura delle linee della 4.ª Sezione;

b) Ampliamento della tettoia delle merci a Roccasecca,

c) Costruzione di un passaggio attraverso i binarii della Stazione di Napoli;

d) Restauro del fabbricato viaggiatori di Sparanise.

2.° Deliberava l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, cioè: pietrisco ed altri materiali per costruzione di muri a secco, materiali accessorii per deviatoi, lime, tubi di ghisa, acciaio da molle.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 17 corr.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco dalla sinistra dell'Adda a ponte San Pietro, della ferrovia Seregno-Ponte San Pietro;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Bribano-Busche, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Lecco-Lierna, della ferrovia Lecco-Colico;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Cavanella d'Adige-Lusenzo, della ferrovia Adria-Chioggia;

Un progetto per la costruzione del tronco Camerlata-Ponte Nuovo, della ferrovia Como-Lecco;

Un progetto per la costruzione di una ferrovia economica da Arezzo a Stia;

Un progetto per l'impianto della Stazione di Sesto Calende, lungo la ferrovia da Milano ad Arona;

Un progetto di modificazioni ed ampliamento alla Stazione di Seregno, lungo la ferrovia Milano-Como, per la nuova ferrovia Seregno-Ponte San Pietro;

Un progetto per l'esercizio di una tramvia a vapore da Soncino al ponte sull'Oglio, nella provincia di Cremona, in prosecuzione di quella Lodi-Cremona-Soncino;

Un progetto per la sistemazione del tratto della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra la strada nazionale della Gaveta del Gange e la taverna del Principe di Siano, in provincia di Salerno;

Una progetto per le riparazioni saltuarie all'arginatura sinistra di Adige, nei Comuni di Barbona, Vescovana, Boara Pisani ed Anguillara, in provincia di Padova;

Ed un progetto per la sistemazione dell'infimo tronco dell'alveo del Cavone d'Amore, dalla strada di Santa Maria a Cubito alla tenuta di Monte Sant'Angelo, in provincia di Caserta.

Furono pure approvati:

Un progetto di massima pel ristauro delle arginature del fiume Velino nella pianura di San Vittorio, in territorio di Città Ducale e di Castel Sant'Angelo, in provincia di Aquila;

Ed i piani delle Stazioni e fermate lungo il tronco da Sassuolo alla strada provinciale di Nonantola, della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola.

><

Siamo in debito di far conoscere ai nostri lettori i promessi particolari tecnici relativi al tronco di ferrovia da Agropoli a Rutino, della linea complementare di 1ª categoria da Battipaglia a Castrocucco.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 6,000, ed il suo importo totale è preventivato in L. 9,060,000, di cui lire 8.900,000 per lavori da appaltare, e L. 140,000 per le spese fuori appalto, cioè provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi alle Stazioni. Ritenuto perciò l'importo totale del tronco in L. 9,060,000, ne risulta un costo medio chilometrico di L. 1,510,000.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per la continuità delle comunicazioni attraverso la ferrovia, sono da costruirsi 11 manufatti, così ripartiti: 5 acquedotti di 1 m. di luce, 4 di 2 m.; 1 ponticello di 3 m., ed 1 di 4 m.

Questo tronco attraversa il Colle di Rutino, pel cui passaggio è progettata una galleria della lunghezza di circa 4,400 m. locchè spiega il rilevante costo del breve tratto di ferrovia.

È prevista una sola Stazione da servire per l'abitato di Rutino, con tutti i fabbricati accessorii. Inoltre sono progettate tre case cantoniere doppie.

La lunghezza del tronco, per rispetto all'altimetria, è così suddivisa: orizzontali m. 350; in pendenza m. 5,650, con un declivio massimo del 16 per mille.

In quanto alla planimetria, la lunghezza medesima è ripartita in m. 5,200 di allineamenti retti, ed in m. 800 di tratti in curva, il cui raggio minimo è fissato a m. 350.

><

Dall'egregio nostro amico ingegnere comm. Alfredo Cottrau abbiamo ricevuto un esemplare di un suo opuscolo intitolato: *Nuovo sistema privilegiato A. Cottrau di Locomotive con quattro ruote motrici su cadaun asse motore.* Ci riserviamo in un prossimo numero di dare un particolare ragguaglio del nuovo sistema ideato dall'ing. Cottrau, mancandoci oggi il tempo e lo spazio per farlo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia e Romane. — L'on. Ercole venne eletto relatore della Giunta parlamentare sul disegno di legge: « Proroga dell'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed esercizio provvisorio delle Ferrovie Romane ».

La Commissione medesima, nelle sue riunioni, convenne che, in via provvisoria, si debbano mantenere i Consigli d'amministrazione delle dette ferrrovie.

Approvando poi in massima il progetto ministeriale, ha voluto domandare alcuni schiarimenti all'onorevole Ministro dei lavori pubblici, che perciò fu invitato ad intervenire alle adunanze della Commissione.

Riscatto delle Ferrovie Venete. — La Com-

missione della Camera è ormai completa, avendo nominato il suo commissario anche il 1° Ufficio in persona dell'onorevole Podestà.

Tutti e nove i commissarii sono favorevoli al progetto di riscatto (*V. sopra*).

La Commissione si è costituita, eleggendo a presidente l'on. Mordini ed a relatore l'on. Di Lenna.

Ferrovia Terranova-Golfo degli Aranci. — Venne distribuita alla Camera la Relazione della Commissione sul disegno di legge Baccarini-Magliani per la concessione della ferrovia Terranova-Golfo dagli Aranci. Il relatore, on. Di Lenna, propone che venga approvato, raccomandando al Ministero di studiare delle variazioni nelle tariffe marittime, allo scopo di agevolare il trasporto delle merci, che deve alimentare questa ed altre ferrovie.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Nella seduta del 15 corr. al Consiglio provinciale di Roma, venne messa in discussione la proposta per la fissazione del contributo e per la costituzione del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo.

Tittoni, come relatore della Commissione di finanza, ricorda le deliberazioni del Consiglio sulla necessità di costruire la linea Roma-Viterbo, e confida ch'esso accoglierà la proposta di contributo, sulla quale si trovarono d'accordo la Deputazione provinciale e la Commissione.

È lieto di constatare come quasi tutti i Comuni accettarono di far parte del Consorzio, ed assicura che la somma di L. 1,640,000 proposta non andrà soggetta a modificazioni. Dice che due sono i progetti presentati per la costruzione della linea, quelli cioè degli ingegneri Ansiglioni e Gioia, ma che per ora si deve solo votare in massima il concorso.

Bompiani è disposto a votare il sussidio; ma si meraviglia che la Commissione dei lavori non sia stata chiamata alle adunanze della Deputazione e della Commissione. Parla del progetto Ansiglioni, e fa notare come questo progetto importi una spesa di soli 11 milioni e mezzo, e con un percorso di circa 80 chilometri, mentre l'altro ha 100 chilometri di linea, e una spesa di 19 milioni.

Baccarini, raccomanda, in genere, la votazione del sussidio; e prega il Consiglio di affrettare le sue deliberazioni, poichè ogni ritardo implica una nuova spesa, per cui le quote governative vanno diminuendo di giorno in giorno. Dichiara unico partito esser quello di pronunciarsi sul contributo, senza fermarsi sulla scelta dei progetti.

Dopo osservazioni dei consiglieri Ferrero, Vitaliani, Crispigni e Ruspoli, il Consiglio approva l'ordine del giorno presentato dal relatore Tittoni, così concepito:

« Il Consiglio,

« Preso atto delle deliberazioni dei Comuni che si sono costituiti in Consorzio per la costruzione della ferrovia Roma-Viterbo;

« Ritenuto che gli altri Comuni interessati dovranno intervenirvi obbligatoriamente, a norma dell'art. 7 della legge 29 luglio 1879;

« Avuto riguardo all'ordine del giorno votato nella seduta del 22 novembre 1879;

« Colla condizione espressa che la ferrovia Roma-Viterbo sarà costruita a scartamento ordinario ed a sistema economico; che il contributo complessivo dovuto dagli enti interessati, a norma della legge 29 luglio 1879, ed escluso beninteso il materiale mobile, non possa in nessun caso superare la cifra di 3,800,000 lire; che la quota della Provincia non possa in nessun caso esser maggiore di lire 1,640,000; che debbano ripartirsi proporzionatamente tra Provincia e Comuni le diminuzioni che potranno ottenere sulle somme rispettivamente votate:

« Preso atto delle disposizioni degli articoli 28 e seguenti della legge 29 luglio 1879:

« Delibera di fare adesione al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, contribuendo per la somma di L. 1,640,000, colle condizioni sopra espresse ».

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Essendo riuscito deserto l'incanto tenuto il 9 corr. presso la Prefettura di Ravenna per l'appalto dei lavori di costruzione delle pile e delle spalle del ponte sui fiumi uniti Ronco e Montone, per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, nel tronco Ravenna-Bevano, si deduce a pubblica notizia che alle ore 11 ant. del 4 gennaio p. v., presso la Prefettura medesima, si apriranno nuovi incanti per l'appalto delle opere menzionate, sulla somma di L. 63,700.

Il termine utile per la esecuzione dei lavori è fissato a mesi 6 consecutivi dal giorno della consegna.

Gli offerenti, per essere ammessi all'incanto, dovranno presentare il certificato di avere versato in una Tesoreria provinciale la somma di L. 3200, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti o in altro modo.

L'impresario sarà tenuto a prestare una cauzione di L. 6400, in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 12 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 27 nov. p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduta la legge del 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), che approva la Convenzione stipulata con la Società delle Ferrovie Romane il 17 novembre 1873, con le dichiarazioni, modificazioni ed aggiunte stipulate nell'Atto addizionale del 21 novembre 1877, non che la Convenzione conchiusa con la stessa Società il 26 aprile 1879 per il riscatto di quelle strade ferrate;

Ritenuto che, in virtù dell'articolo 2 della legge suddetta, il Governo del Re è autorizzaio ad inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico tanta rendita 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1874, quanta occorre per il riscatto delle Azioni della Società delle Strade Ferrate Romane, trentennali, privilegiate e comuni, e dal 1° gennaio 1882 per il riscatto delle Azioni Livornesi;

Ritenuto che, per il cambio di tali Azioni, occorre in complesso una rendita consolidata 5 per cento di lire 3,669,556, e cioè:

Per n.	78,760	Livornesi a L. 23.10 . . .	L. 1,819,356
Per »	21,115	Trentennarie a L. 10 . .	» 211,150
Per »	16,800	Privilegiate a L. 10 . . .	» 168,000
Per »	196,140	Comuni a L. 7.50 . . .	» 1,471,050
			L. 3,669,556

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È autorizzata la inscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, della rendita di L. 3,669,556, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1882.

Art. 2. Con Buoni a parte, la Direzione generale del Debito pubblico provvederà al soddisfacimento delle rate arretrate per il periodo dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1881 sulla rendita di L. 1,850,200, corrispondente alla parte di quella, di cui al precedente articolo 1, che è assegnata al cambio delle Azioni trentennarie, privilegiate e comuni nella somma di L. 12,847,788.80, già depurata dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile che venne pagata dalla Società a ruolo.

Ferrovie Meridionali. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 20 novembre p. p., controfirmato dai ministri Berti, Magliani, Baccarini e Zanardelli:

Vista la Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni con la Società delle Ferrovie Meridionali, approvate con le leggi del 21 agosto 1862, n. 763, e del 14 maggio 1865, n. 2279; la quale Convenzione fu approvata con legge del 23 luglio 1881, n. 334;

Viste le deliberazioni per aumento di capitale e per modificazioni allo statuto, le quali deliberazioni furono adottate in assemblea generale del 31 maggio 1881 dagli azionisti della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Firenze, col nome di *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*, e concretate nella seduta del Consiglio d'amministrazione della Società stessa, in data 14 giugno 1881;

Visto lo statuto di detta Società e i Reali Decreti che la riguardano;

Udito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo con quelli delle finanze e dei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvato l'aumento del capitale della *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* da L. 100 milioni, diviso in 200,000 Azioni da L. 500 ciascuna, a L. 180 milioni, diviso in 360,000 Azioni dell'anzidetto valore di L. 500 ciascuna, e sono approvate le conseguenti modificazioni allo statuto sociale.

L'emissione delle 100,000 Azioni, approvata dall'assemblea generale straordinaria del 31 maggio 1881, sarà fatta, conforme alla relativa deliberaziome, come appresso:

a) Le nuove Azioni saranno emesse a L. 450 ciascuna, prezzo al quale saranno rimborsate dal Governo, qualora avvenga il riscatto entro il termine fissato dall'art. 22 della Convenzione 28 aprile 1881. Fino a quel giorno, le nuove Azioni avranno diritto agli stessi riparti di utili, che saranno fatti alle vecchie Azioni, in proporzione però dei versamenti e del tempo decorso sui medesimi;

b) Quando il Governo non usi della facoltà del riscatto, le nuove Azioni liberate ci L. 450 saranno in tutto equiparate a quelle già in circolazione, costituenti il capitale primitivo della Società, e saranno rimborsate al prezzo nominale di L. 500 l'una, entro il termine in cui e nei modi coi quali si opera l'estinzione di quelle costituenti il primitivo capitale sociale (Art. 6);

c) Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione, in proporzione delle une e delle altre; ma coloro che, dentro trenta giorni da quello pubblicamente annunziato per la emissione delle medesime, non ne avranno fatto la domanda, il primo versamento e presentate le Azioni vecchie, si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all'acquisto delle nuove;

d) Le nuove Azioni, che per avventura rimanessero disponibili, per non avere i possessori delle vecchie fatto uso della preferenza loro accordata, rimarranno di proprietà della Società, ed il Consiglio d'amministrazione è autorizzato ad alienarle nei modi che crede ed a prezzo non inferiore alle L. 450;

e) È data facoltà al Consiglio d'amministrazione di determinare i giorni e la somma dei parziali versamenti, e qualsiasi altro modo per la emissione;

f) Saranno applicabili a questa emissione le disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 degli statuti, relative al rilascio dei certificati provvisorii, al cambio dei titoli definitivi, ed al ritardo dei pagamenti stabiliti nel programma di emissione dal Consiglio di amministrazione.

Le 60,000 Azioni create in virtù della deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti del 10 giugno 1871, approvata col Regio Decreto 23 luglio 1871, non potranno essere distribuite agli azionisti, se non previa autorizzazione governativa, da provocarsi dopo terminata la costruzione delle linee.

Qualora il Governo esercitasse la facoltà del riscatto, le suddette 60,000 Azioni saranno considerate di niun valore ed annullate, in conformità dell'articolo 22 della Convenzione del 28 aprile 1881.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, nell'intento di porre il Commercio in grado di computare i prezzi di trasporto fra le diverse Stazioni di questa Rete, si è proceduto alla compilazione di un *Prontuario delle distanze in chilometri* da Stazione a Stazione, testè rettificate in seguito a disposizione ministeriale. In base a tali distanze, saranno da computarsi soltanto i prezzi delle tariffe pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, tanto a grande, quanto a piccola velocità, restando per ora invariati i prezzi portati dagli attuali prontuarii pei servizii cumulativi internazionali.

Il detto Prontuario, al quale è aunessa una carta delle ferrovie italiane al 31 dicembre 1881, è vendibile al prezzo di L. 6 presso le principali Stazioni.

Succursale dei Giovi. — Un carteggio romano dalla *Perseveranza* reca i seguenti particolari sull'accoglienza fatta dal Ministro dei lavori pubblici alla Commissione dei deputati di Milano, presieduta dal sindaco conte Belinzaghi, recatasi da lui per conferire circa la nota questione della ferrovia per la Valle Scrivia:

« Il ministro Baccarini ha dato le più cortesi e soddisfacenti assicurazioni ai vostri rappresentanti. Egli ha dichiarato che suo fermo intendimento è di eseguire il progetto del nuovo passaggio dell'Apennino per la Valle della Scrivia, giacchè non considera la nuova linea che come succursale della linea esistente. Se la si dimostrerà insufficiente, si provvederà ben anco ad altre gallerie ed altri binarii; ma non si può consentire che artifiziosamente venga sviato il movimento ferroviario a danno di Milano e di Genova. Ha aggiunto che ai lavori bisogna procedere con la massima alacrità, perchè il nuovo passaggio dovrà aprirsi fra due anni al più tardi. Senza dubbio, uopo è che si studii anche il progetto di ferrovia per le valli della Stura, ma non come una succursale alla linea internazionale fra Genova ed il Gottardo, bensì come una via che provveda al servizio locale delle provincie occidentali del Piemonte ».

— Il 18 corr. si tenne a Tortona un'adunanza popolare, presieduta dal sindaco di Tortona, cav. Leardi, fratello del deputato. Lo scopo propostosi dai congregati era quello di fare una manifestazione dell'opinione pubblica tortonese in favore della Succursale della Scrivia, che si ravvisa la sola conforme agli interessi nazionali, ed emettere un voto per la costruzione della linea, tanto importante, Serravalle-Tortona, mercè la quale, e con modicissima spesa trattandosi di una strada di pianura, si abbrevierebbe la distanza tra Genova e l'alta e bassa Lombardia, l'Emilia, il Brennero, di cinque chilometri.

Tutte le ragioni, che stanno a pro' della Succursale della Scrivia e della linea Serravalle-Tortona, furono non solo accennate, ma svolte in questa adunanza. Il voto, che ne fu la conseguenza, è stato unanime. Esso risulta dal seguente ordine del giorno, comunicato per telegramma al presidente della Camera di commercio di Genova:

« Oggi numerosa assemblea popolare tortonese, presieduta Sindaco, votò seguente ordine del giorno:

« Riconosciuta evidente utilità Succursale Giovi non debba escire valle Scrivia, per rapporti Genova Gottardo valle mediana Po; e riconosciuto vantaggio avrebbero questi rapporti da ferrovia Serravalle-Tortona, fa voti Governo faccia costrurre ferrovia Valle Scrivia e conceda costruzione Serravalle-Tortona ».

Tosto ricevuto questo telegramma, il comm. Millo, presidente del Comitato permamente per la Succursale di Valle Scrivia, telegrafava al Sindaco di Tortona nei seguenti termini:

« Ringrazio comunicazioni fattemi. Concorso tutti farà trionfare causa giustizia sostenuta da nostro Comitato ».

Altri telegrammi venivano spediti dal Sindaco di Tortona al Ministro dei lavori pubblici, ai Sindaci di Milano e di Genova ed al presidente del Consiglio provinciale di Genova.

— La Camera di commercio di Torino, in adunanza del 15 corr., votò invece un ordine del giorno, conforme al voto emesso dall'Assemblea già tenuta in Torino a favore della linea di Stura ed Orba.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di novembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 18,400 (nel 1880: 21,134), introito fr. 20,300 (fr. 24,129.30); merce trasportata tonn. 4315 (1880: tonn. 4369), introito fr. 16,900 (fr. 17,832.40). Introito complessivo fr. 37,200 (1880: fr. 41,961.70), ossia fr. 907.32 (fr. 1,023.46) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 15,600 (1880: 18,230), introito fr. 12,600 (fr. 14,392.55); merce trasportata tonn. 2365 (1880: tonn. 2572), introito fr. 7,200 (fr. 6,626.10). Introito complessivo fr. 19,800 (1880: fr. 21,018.65, (ossia in media per chilom. fr. 761.54 (franchi 808.41).

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 34,000 (1880: 39,364), introito fr. 32,900 (fr. 38,521.85); merce trasportata tonn. 6680 (1880: tonn. 6,941), introito fr. 24,100 (fr. 24,458.50). Introito complessivo fr. 57,000 (1880: fr. 62,980.35), ossia fr. 850.75 (fr. 940.01) in media per chilometro.

Ferrovie francesi — Con decisione del 25 novembre p. p., il Consiglio d'amministrazione della Compagnia ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo ha soppresso le funzioni di Direttore generale, che il sig. Paolino Talabot esercitava da molti anni. Le fatiche dell'età, alle quali venne ad aggiungersi una cecità quasi completa, impedivano al signor Talabot di consacrare, come avrebbe voluto, il suo tempo e la sua attività agli affari della Compagnia, ch'egli aveva sì a lungo diretta colla massima premura.

E fu sulla sua formale domanda, ch'egli venne sollevato dalle sue funzioni. Però il Consiglio d'amministrazione, per un sentimento di questa riconoscenza, ha conferito al sig. Talabot il titolo di Direttore generale onorario.

Il sig. Noblemain, ingegnere in capo delle miniere, che dirigeva già da tre anni l'esercizio della rete, venne nominato Direttore della Compagnia. Il sig. Baudin venne confermato nelle sue funzioni di Segretario generale, dipendendo però direttamente dal Consiglio d'amministrazione.

Ferrovie inglesi — Alcune settimane sono, venne fatto, sulla linea da Londra a Brighton (come fu già annunciato), l'esperimento della illuminazione elettrica d'un vagone. Tale esperimento essendo bene riuscito, un treno intero, illuminato con lampade Edinson, e composto esclusivamente di carrozze di lusso o Pullman, circola ora, anche la domenica, su questa ferrovia, tanto frequentata in ogni stagione.

Il nuovo treno di Brighton, un vero albergo situato sulle ruote, ed il primo di questo genere organizzato in Inghilterra, è stato testè inaugurato alla presenza dei direttori della Compagnia e di gran numero di notabilità, ed il servizio regolare cominciò il 5 corr. In questo treno celere, formato da una serie di saloni e di camere elegantemente mobigliati e risplendenti di luce elettrica, i viaggiatori possono passeggiare comodamente da un capo all'altro del convoglio. Se desiderano fumare, possono sedere su belle poltrone in mezzo ad una sala spsciale, o sopra una piattaforma coperta, donde la vista si estende sui paesi traversati dalla ferrovia.

Se vogliono pranzare, v'ha un'apposita sala, ove le tavole sono disposte come in un vero *restaurant*.

Due altri vagoni servono di saloni, altre camere da gabinetti di lavoro e di toilette, con compartimenti per servizio e bagagli, tutti messi in comunioazione istantanea mediante apparati elettrici.

Quanto alla illuminazione, che eccita la maggior curiosità per la sua novità, essa proviene da 80 accumulatori Favre, installati ad ogni estremità del treno e collegati con lampade Edison ad incendescenza. Gli accumulatori sono caricati ogni sera alla Stazione Vitoria, dopo l'arrivo del treno da Brighton, mediante una piccola macchina fissa ed una dinamica. Le lampade stesse sono piccoli globi, come quelli veduti all'Esposizione internazionale di elettricità a Parigi, e la luce arde sopra un circuito di fili di bambagia chinese, preparati chimicamente in modo da non conservare che il carbone.

In un istante il treno è illuminato da un capo all'altro: basta per ciò girare una manovella posta sugli accumulatori. Si può altresì spegnere o riaccendere separatamente ciascuna lampada a volontà, mettendo in movimento un apparato posto al di sopra di ciascuna di esse. Si calcola che ogni lampada Edison dà una luce eguale a quella di nove o dieci candele.

Ferrovie tedesche. — I delegati delle Camere di commercio della Germania si riunirono a Berlino, due settimane or sono, in assemblea generale annuale, sotto la presidenza del sig. Dalbruck, consigliere intimo di commercio a Berlino, e coll'intervento del sig. Van Boetticher, ministro di Stato, rappresentante il Governo.

Il primo oggetto dell'ordine del giorno, su cui l'Assemblea prese a discutere, era il seguente: « Influenza delle modificazioni sopravvenute nel regime delle ferrovie in rapporto al servizio ed alle tariffe pel trasporto delle merci ».

Le seguenti proposte vennero rinviate allo esame delle Camere di commercio e delle Conferenze per le ferrovie:

« 1. Il Congresso commerciale considera come pericolosa la tendenza, seguìta all'epoca dell'acquisto delle ferrovie da parte dello Stato prussiano, di generalizzare le tariffe, senza prendere in considerazione le condizioni particolari di ciascuna regione;

« 2. Siccome spetta alla legislazione doganale dell'Impero di prendere delle misure per la protezione degl'interessi dei produttori indigeni, così sono le considerazioni di tariffa, e non quelle di politica commerciale, che devono predominare al momento di stabilire le tariffe ferroviarie;

« 3. È possibile amministrare l'esercizio delle ferrovie indipendentemente dagli altri servizii pubblici, e per conseguenza, d'impiegare gli eccedenti dei prodotti al miglioramento delle comunicazioni, in luogo di destinarli a spese di bilancio qualsiasi;

« 4. Nello stesso ordine d'idee, è necessario di estendere la competenza delle Direzioni delle ferrovie in materia di costruzione, di esercizio, e soprattutto in materia di gestione finanziaria ».

Il rinvio di tali proposte fu decretato con 54 voti contro 25, insieme colla risoluzione seguente:

« Il Congresso considera come indispensabile l'istituzione, per misura legale ed entro breve termine, di Consigli di ferrovie e d'un Comitato centrale delle ferrovie ».

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici pel 1882. — Il 12 corrente incominciò alla Camera dei deputati la discussione dello Stato di prima previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici pel 1882, in base alla relazione dell'on. Indelli; e si chiuse il 15, colle cifre seguenti:

La previsione della spesa, tenuto conto delle note di variazioni presentate dopo il 15 settembre, era proposta in L. 194,959,889.02, delle quali per la parte *ordinaria* lire 63,437,517.54, e L. 131,218,627.02 per la spesa *straordinaria*.

Questo bilancio venne approvato con 225 voti favorevoli, contrarii 46; e venne già presentato alla discussione del Senato.

Noi ci riserviamo di riparlarne.

Lavori d'ampliamento della Capitale. — Nella sedute del 13 corr., la Camera dei deputati, discutendo il bilancio dei lavori pubblici, approvò senza discussione il cap. 64, che stabilisce il concorso dello Stato nella somma di L. 2,500,000 annue per le opere edilizie e di ampliamento della Capitale del regno.

Ha pure approvato la spesa di L. 4,000,000, da parte del Governo, per la seconda serie di lavori per la sistemazione del Tevere.

Isolamento del Pantheon. — Il ministro Baccelli ha presentato alla Camera il disegno di legge per l'isolamento del Pantheon; secondo esso, è autorizzata una spesa di L. 500,000 per l'acquisto dei fabbricati da demolirsi.

Tale somma, da inscriversi in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio passivo del suo Ministero, sarà ripartita in 5 esercizii, incominciando da quello del 1882.

Cessata questa spesa, sarà autorizzata l'iscrizione di

L. 100,000 annue nella parte ordinaria del bilancio, al capitolo destinato alla riparazione e conservazione dei monumenti del regno.

La Camera dei deputati, nella seduta di ieri, ha già approvato questo progetto di legge.

Ponte-galleria sul Tevere. — Dal cav. Andrea Busiri, archiietto ingegnere, il *Pop. Rom.* ha ricevuto il disegno di un *ponte-galleria*, da erigersi dalla sponda sinistra del Tevere a quella opposta dei Prati di Castello. Il tipo è monumentale e degno di Roma. Il ponte ha una copertura mobile, per riparare dal sole e dalla pioggia.

Il disegno ideato dal cav. Busiri si compone di una grandiosa arcata centrale e di due laterali, che formano spalla e compiono la sezione complessiva di metri 100, assegnata nell'attuale riordinamento dell'alveo; la quale conformazione ha il vantaggio di dare ampio sfogo al filone delle acque.

Senza entrare in altri particolari del lavoro, il *Popolo Romano* crede che questo progetto, del quale è stata presentata copia al Ministero ed al Siedaco di Roma, sarà preso nella dovuta considerazione.

Ponte sul Meduna. — A schiarimento e compimento della notizia da noi data nel precedente numero, riferiamo quanto scrivono da Pordenone, 11, all'*Adriatico*:

Per iniziativa del sig. Salvatore Tedeschi, zelantissimo sindaco di Azzano Decimo, e mercè la sua infaticabile operosità ed energia contro una opposizione abbastanza rilevante, a Corva, frazione del Comune suddetto, si è portata a compimento una delle più belle opere del giorno — un ponte in ferro sul fiume Meduna, della lunghezza di ottanta metri, poggiante su quattro pile alte circa dodici metri dal pelo d'acqua.

La costruzione di questo colosso fu affidata alla Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, rappresentata e diretta dall'ing. A. Cottrau, avente Stabilimenti a Savona ed a Castellammare. Essa, anche in questa circostanza, seppe cogliere un nuovo alloro da aggiungersi ai tanti per opere d'ingegneria. Eleganza e solidità vanno aggiunte in modo sorprendente, tanto che questa imponente mole desta l'entusiasmo di quanti l'ammirano.

Sia detto poi specialmente un bravo di cuore all'ingegnere Giovanni Rodriguez, direttore del lavoro, che sapendo tutto utilizzare, tutto calcolare, in poco più di un mese ebbe, la soddisfazione di terminare l'opera gigantesca, e di compiere oggi il varamento della grande travata metallica, senza il benchè minimo incidente, destando nel pubblico, accorso numeroso e festante, i segni delle più marcata ammirazione.

Esposizione nazionale industriale in Torino. — Il 16 corrente, nel teatro Vittorio Emanuele, si sono riuniti gli esercenti di Torino per decidere sui modi di concorrere alla riuscita dell'Esposizione nazionale industriale del 1884.

Dopo lunga discussione, si approvò che da ciascuna classe di esercenti venga nominato un Comitato per raccogliere sottoscrizioni.

Fu annunziato che il principe Amedeo duca d'Aosta ha accettato la presidenza effettiva dell'Esposizione, e che si è sottoscritto per la somma di L. 50,000.

L'assemblea votò ringraziamenti al principe, e fra gli esercenti fu già aperta la sottoscrizione.

Ieri la sottoscrizione pubblica saliva già a 614,800 lire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii esperimentarono anch'essi qualche miglioria; e perciò le Azioni della Società delle Meridionali vennero nagoziate a 481 a principio, poi a 276 in chiusura. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 476.50 al 277; i Boni invariati a 546. Le Sarde, della serie A, quotate a 223; la serie B, a 276; le nuove a 275; le Palermo Trapani, 1ª emissione, a 279; la 2ª emissione a 275; le Centrali Toscane a 458; le Pontebbane a 455; le Lombarde a 292; le Azioni Ferrovie Romane a 143.

A Parigi, le Azioni lombarde negoziate a 328 e 330; le Obbligazioni a 285 a 284; le Vittorio Emanuele a 277.50; le Azioni Ferrovie Romane a 137 e 138; le Obbligazioni a 305.

ESTRAZIONI

Ferrovia Maremmana. — La Direzione generale del Debito pubblico ha inserito nella *Gazzetta Ufficiale* la seguente distinta delle 95 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della ferrovia Maremmana, create con Regi Decreti 8 marzo e 8 luglio 1850, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862, comprese nella 21ª estrazione che ha avuto luogo in Roma il 19 dicembre 1881.

947	1411	2621	2846	4523	6796	7083	7222
7223	8226	8876	9802	10501	12223	15041	15986
16510	16620	17679	17887	18701	23223	23470	23626
23827	26847	28630	29950	32023	32420	32974	33192
34688	36574	38641	38823	40723	41927	42044	42255
42841	43572	43841	45789	45841	45883	46790	47609
47745	48509	50205	50341	50588	52091	53341	54017
54227	56736	57034	58019	59418	59623	90432	60499
61502	62123	63523	64658	65302	65609	69325	70798
71069	71088	71324	72153	73041	73705	74764	75518
77623	78609	78926	81123	81141	81760	83088	83168
83923	84723	84781	87376	87878	88823	88835.	

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1882, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1881.

Ferrovia Genova-Voltri. — La stessa Direzione ha pure inserito nelle *Gazz. Uff.* la seguente distinta delle Obbligazioni della ferrovia Genova-Voltri comprese nella estrazione seguita in Roma il 12 dicembre 1881 (Reali Decreti 18 febbraio 1856, 10 gennaio 1857 e legge 28 agosto 1870).

39 della 1ª emissione (26ª estrazione) in ordine progressivo.

6	70	118	152	241	275	415	424
464	482	498	501	506	599	632	640
825	857	859	874	952	994	1011	1058
1169	1274	1289	1365	1534	1579	1718	1850
1978	2017	2175	2189	2197	2389	2394.	

49 della 2ª emissione (25ª estrazione) in ordine progressivo.

46	115	137	190	377	399	444	503
553	566	668	759	814	868	882	913
926	1062	1077	1156	1243	1315	1433	1451
1594	1601	1642	1678	1747	1823	1857	1889
1898	1904	1997	2187	2279	2444	2475	2690
2748	2803	2925	2979	3000	3013	3071	3110
3141.							

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a benefizio dei possessori col 31 dicembre 1881, e dal 1° gennaio 1882 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal numero 53 al 100 della 1ª emissione (1856), e dal numero 51 al 100 della 2ª emissione (1857).

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° al 31 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti la cedola n. 18 delle Obbligazioni, serie *B*, in L. 7.50, cioè in L. 6.30 in ora, netto da ritenuta per ricchezza mobile e tassa di circolazione; in Roma, presso la Compagnia stessa e presso le altre Banche e Ditte incaricate. Dal 1° febbraio in poi il pagamento si farà esclusivamente presso la Compagnia in Roma.

Avvisi d'Asta

Sino alle ore 11 ant. del 26 corr., presso la Direzione del Genio militare di Verona, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione degl'immobili militari in Verona e sue dipendenze, pel triennio 1882-84, per il complessivo importo di L. 204,000, ribassato del 15.15 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle dell'incanto primitivo.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della rettificazione ed arginatura dell'ultimo tronco del torrente Bussento nelle paludi di Policastro, per la complessiva somma di L. 94,500. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale lire 3600, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (1882-1890) della strada provinciale Pavia-Milano, compresa fra la città di Pavia (Porta S. Vito) al confine colla provincia di Milano, della lunghezza di m. 13,364, in diminuzione del prezzo totale di L. 15,564, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 10,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della ricostruzione della strada da Antignano a Belvedere, per il presunto importo di L. 84.810. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva L. 8000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Sino alle ore 11 ant. dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Chieti, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto dell'ampliamento e della sistemazione della Caserma S. Bernardino in Aquila, sul dato dell'importo di L. 62,000, ribassato del 2 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle pavimentazioni stradali, condotti, chiaviche e lavori accessorii, sul dato dell'annuo canone di L. 81,462.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 14,000, oltre L. 4000 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Mottola (prov. di Lecco), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sola muratura occorrenti per la costruzione del Palazzo di Città, del presunto importo di L. 58,869.72. Lavori da eseguire entro due anni, a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 5000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di sistemazione del fiumicello Reale e dei chiaviceni di Sanseverino nelle paludi di Napoli, per il presunto importo di L. 46,580. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, da depositare presso la Cassa dei depositi e prestiti.

— Il 4 gennaio p. v., presso la Direzione delle costruzioni navali in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di m. c. 660 di legname pino di Corsica in pezzi squadrati, sul dato di L. 49,136.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 5300 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. A. Cottrau, ha assunto, per conto del Ministero dei lavori pubblici, n. 35 ponti e ponticelli minori per la linea Novara-Pino.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXIV di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XVIII sorteggio*, avvenuto il 1° ottobre decorso:

a **Firenze**	la Cassa Centrale della Società.			
» **Ancona**	id.	dell'Esercizio	id.	
» **Napoli**	id.	id.	id.	
» **Milano**	il signor Giulio Belinzaghi.			
» **Torino**	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.			
» **Roma**	id.	id.	id.	id.
» **Genova**	Cassa Generale.			
» **Livorno**	Banca Nazionale nel Regno d'Italia.			
» **Parigi**	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.			
» **Ginevra**	id.	id.		

Firenze, 16 dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 23 gennaio 1882 alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **ottava** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **sedicesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1882, sono di 25 Azioni e di 85 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1882.

Milano, 11 dicembre 1881.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO DEI TITOLI

XII.ª ESTRAZIONE DELLE AZIONI

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1881, rimborsabili in L. 500, dal 1° gennaio 1882, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI DA 5			TITOLI DA 10		
Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
167	10831	18835	980	69791	69800
168	10836	10840	1290	72891	72900
2985	24921	24925	4207	102061	102070
2986	24926	24930	4549	105481	105490
9769	58841	58845	5255	112541	112550
9770	58846	58850	5393	113921	113930
			6650	126491	126500
			8398	143971	143980
			8910	149091	149100
			10974	169731	169740
			12576	185751	185760
			12922	189211	189220
			13490	194891	194900

Firenze, 15 *dicembre* 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	20,400 circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	2,372,000 »
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	189,000 »
Lamiera di ferro inservibile . . .	»	13,000 »
Tornitura e limatura d'acciaio . .	»	7,900 »

Rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti; — Zinco vecchio inservibile; — Bronzo e Rame da rifondere — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **27 dicembre 1881**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 29 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 novembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° gennaio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie *A*, estratta il 1° ottobre ultimo, in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro, importo della cedola N. 26, per gli interessi maturati il 31 dicembre 1881, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile, in ragione di L. 13.20 per 100, secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato *N*, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 15 *dicembre* 1881.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola XXIII (Coupon) di L. 12.50

delle Azioni vecchie per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.
(Parigi, Ginevra, Londra: al cambio che sarà ulteriormente stabilito.)

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte al* 12° *sorteggio* del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti Sociali.

Ai portatori di Certificati interinali di Azioni di nuova emissione (1881) sarà inoltre pagata in L. 2.95 la Cedola N. 1 per interessi 5 0[0], a detta epoca; sulle L. 250 importo del 1° e 2° versamento.

Firenze, 16 dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIV. Mercoledì 28 Dicembre 1881. N. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Anno XV

Dopo 14 anni di vita abbastanza prosperosa, e confortata dalla benevolenza de' suoi abbonati e lettori, il *Monitore*, entrando oggi nell'anno XV, crederebbe mancare a sè stesso ed alla stima generalmente dimostratagli, se si diffondesse in parole e promesse ampollose e seducenti, a semplice scopo di speculazione.

Esso preferisce attenersi al proprio programma, giammai smentito, e che gli valse appunto quella considerazione di cui si tenne e si terrà sempre onorato; limitandosi a dichiarare che non ometterà fatica e spesa per far sì che il *Monitore*, moralmente e materialmente, vi corrisponda sempre meglio nello avvenire.

Estraneo affatto alle lotte politiche, ed alieno da qualsiasi polemica od adulazione personale, mirerà sempre ai soli e veri interessi della Nazione, specialmente collegati colla grande industria ferroviaria, che va assumendo sempre maggiori proporzioni, a beneficio del paese ed a decoro nazionale.

Il *Monitore* continuerà a raccogliere documenti ufficiali e fatti positivi, ad offrire ai lettori notizie bene appurate ed interessanti, a tener dietro con amore ai progressi delle arti e delle industrie più utili, così in Italia, come tra le Nazioni più civili ed operose.

Spera quindi di poter proseguire con lena e profitto nel suo cammino, sorretto da' suoi benevoli abbonati e lettori, a cui non manca di porgere sinceri augurii e vive azioni di grazie.

Quegli abbonati che non avessero ancora rinnovato il loro abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

L'ESERCIZIO PROVVISORIO

DELLE FERROVIE

DELL'ALTA ITALIA E ROMANE

Il progetto di legge per la proroga dell'esercizio governativo delle Ferrovie dell'Alta Italia e per l'esercizio delle Ferrovie Romane a tutto il 1882, che abbiamo riferito nel nostro numero del 14 corr. colla Relazione ministeriale con cui fu presentato alla Camera dei deputati, venne da questa discusso ed approvato nella seduta del 22 corr. con lievi emendamenti di forma; ed allo scrutinio segreto ottenne voti fav. 208, cont. 21. Venne quindi presentato al Senato, il quale, dopo breve discussione, lo approvò nella seduta del 23, con voti fav. 75, cont. 3.

Annunciando questa duplice approvazione, noi crediamo opportuno di riassumere le osservazioni contenute nella

Relazione dell'on. Ercole, le quali ci fanno conoscere gli intendimenti della Commissione esaminatrice del progetto e le dichiarazioni fatte, in seno alla medesima, dai ministri Baccarini e Depretis intorno all'esercizio governativo delle ferrovie di cui si tratta:

Troppo note sono le ragioni che obbligarono a protrarre questo stato di provvisorietà, perchè la vostra Commissione vi debba su ciò intrattenere. Vi basti conoscere come, convinta essa che un provvedimento si debba prendere, ha voluto un formale affidamento che il provvisorio abbia a cessare il più presto possibile.

Invitò pertanto il presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dei lavori pubblici, per sentire da essi a che punto fossero gli studii che il Ministero, in base alle proposte della Commissione d'inchiesta, ha iniziati su questo grave argomento.

Tanto il presidente del Consiglio dei ministri, quanto il Ministro dei lavori pubblici confermarono in modo esplicito d'aver intrapreso siffatti studii; non nascondere a sè stessi l'importanza dell'argomento, il quale, per la quantità di interessi che gli si collegano, merita maturo esame; ed anche di avere già provveduto per il riordinamento delle tariffe, base necessaria per i contratti da stipulare.

Il Ministro dei lavori pubblici aggiunse che, appena avrà in mano il Codice delle tariffe, per il quale ha recentemente fatte vive sollecitazioni, lo esaminerà senza ritardo, e concreterà i provvedimenti da presentarsi al Parlamento.

Intanto, sino da oggi essere in caso di dichiarare che, salvo circostanze di forza maggiore, il Ministero presenterà alla Camera i progetti di legge, per il definitivo assetto delle nostre reti ferroviarie, abbastanza in tempo perchè la Camera possa deliberare, senza che vi abbia ad essere la necessità di chiedere una nuova proroga.

Dinanzi a queste categoriche dichiarazioni, la vostra Commissione non potè non essere soddisfatta; tanto più che, prima di esse, pareva a taluni dei suoi componenti, se non impossibile, assai difficile che nel 1882 il nostro problema ferroviario potesse essere definitivamente risoluto.

Passando al progetto di proroga, la Commissione credette anzitutto esaminare le disposizioni che riguardano l'esercizio provvisorio delle Ferrovie Romane. Essa riconobbe lodevoli gli intendimenti del Ministero di conservare per quella rete gli attuali ordinamenti di amministrazione, di esercizio e di sorveglianza, dacchè ciò contribuirà certamente a far sì che il passaggio di proprietà e di esercizio avvenga senza perturbazioni di sorta.

Ma la Commissione ebbe pure a porsi il quesito: se, sostituendosi lo Stato agli azionisti, convenisse ancora conservare il Consiglio di amministrazione, o se piuttosto convenisse dividere le attribuzioni, che in un'azienda sociale sono affidate al detto Consiglio, tra il Ministero e la Direzione generale delle ferrovie, attribuendo al primo tutti gli atti di alta amministrazione e sorveglianza, sui quali la responsabilità ministeriale dovrebbe essere intera; e alla Direzione generale delle ferrovie la responsabilità della gestione ferroviaria nei rapporti col pubblico, facendo assistere il Direttore da un Consiglio di amministrazione costituito dai capi dei diversi Servizii nei quali è divisa questa azienda.

Un ordinamento siffatto, che può trovare qualche riscontro negli ordinamenti delle Ferrovie belgiche e bavaresi esercitate dallo Stato, pareva alla maggioranza della vostra Commissione rispondesse meglio all'indole delle nostre istituzioni; in quanto che la responsabilità dell'azienda ferroviaria sarebbe così pienamente assicurata, e gioverebbe meglio a spedire gli affari con quella sollecitudine che la specialità del servizio ferroviario richiede.

E in tale opinione era pure confortata dal poco felice risultato che ha dato finora l'attuale ordinamento delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ma i Ministri intervenuti all'adunanza della Commissione, ai quali furono fatte presenti tutte le obbiezioni escludenti la necessità d'un Consiglio d'amministrazione, sostennero l'opportunità di questa istituzione nei rapporti col Governo; ammisero però che, nei rapporti coll'esercizio, l'azione del Consiglio dovesse essere limitata (come del resto, credono che sia), in guisa da lasciare alla Direzione quella piena libertà d'azione, che si esige per la disciplina del personale e per la regolarità e speditezza del servizio.

Aggiunsero anzi che in questo intendimento fu appunto proposto, al terzo capoverso dell'art. 1, di modificare il regolamento 1879 pel Consiglio dell'Alta Italia; e che queste modificazioni saranno tali da evitare qual si voglia ingerenza del Consiglio d'amministrazione, che dev'essere amministrativo e non direttivo, negli affari di esclusiva competenza della Direzione dell'esercizio; mentre a questa saranno lasciate le necessarie facoltà per tutti i provvedimenti richiesti nei casi d'urgenza.

Ecco poi le precise parole con cui si chiude la Relazione dell'on. Ercole:

Signori! La necessità ci obbliga ad adottare il presente disegno di legge. Senza essere perfetto, secondo l'avviso della Commissione, esso potrà tuttavia riuscire allo scopo, ove il Ministero, come ha dichiarato, provvegga, e subito, con opportune modificazioni al regolamento 6 marzo 1879, a definire più chiaramente le attribuzioni dei Consigli di amministraaione, in guisa che non menomino la responsabilità della Direzione, lasciando ad essa tutta la libertà occorrente per regolare il servizio nei rapporti col pubblico, con quella sollecitudine che l'indole del servizio stesso domanda.

IL RISCATTO
DELLE FERROVIE INTERPROVINCIALI VENETE
E DELLE LINEE
PISA-COLLE SALVETTI E TUORO-CHIUSI

(Cont. e fine — V. N. 51).

Convenzione pel riscatto della strada ferrata da Pisa a Collesalvetti

L'anno milleottocentottantuno, il giorno sedici novembre, in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici;

Premesso:

Che, mediante Convenzione del 19 giugno 1871, approvata con Regio Decreto del 20 giugno detto anno, numero 306 (serie 2ª), fu concessa alla Provincia di Pisa per novant'anni la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Pisa a Collesalvetti, sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, e senza alcun sussidio o garanzia di sorta da parte dello Stato;

Che all'articolo 17 della Convenzione predetta il Governo si riservava la facoltà di riscattare in ogni epoca la strada in discorso, dando i compensi stabiliti dalla legge;

Che nell'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, nei casi di riscatto di ferrovie dopo scaduti 30 anni dalla loro apertura all'esercizio, sono stabiliti tali compensi in una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti, ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento di un anno da darsi al concessionario, che diedero il prodotto maggiore;

Che, mediante Convenzione 11 ottobre 1871 tra la Provincia di Pisa e l'Amministrazione delle strade ferrate Romane, questa, nello intendimento di esercitare il diritto di preferenza alla medesima riservato, di costruire, cioè, a patti uguali la linea Pisa-Collesalvetti, dichiarò che nelle condizioni d'allora non le conveniva di assumerne la costruzione, e ne lasciò la cura e la spesa alla Provincia suddetta, riservandosi il diritto di riscattare la linea entro quindici anni, rimborsando il capitale impiegato nella co-

struzione, più il premio del 10 0[0 sul capitale di prima costruzione, e si obbligò ad assumerne l'esercizio con materiale mobile di sua proprietà, e mediante il corrispettivo per le spese di esercizio in L. 8,000 per chilometro, oltre alla partecipazione del 20 0[0 all'anno sull'introito netto;

Che, nei rapporti tra il Governo e l'Amministrazione delle ferrovie Romane, la Convenzione accennata doveva riportare l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici;

Che, in pendenza della lite mossa dalla Provincia di Pisa contro l'Amministrazione delle Ferrovie Romane, al fine che le fosse assegnate un termine a far constare dell'approvazione ministeriale della precitata Convenzione, fu tra le dette parti stipulata, sotto la data del 30 giugno 1874, una Convenzione provvisoria, colla quale, riservati i diritti rispettivi, la Società si obbligò ad intraprendere l'esercizio della ferrovia, a percepire e ritenere provvisoriamente i proventi di ogni maniera, salvo a tenerne conto nella liquidazione d'interessi dopo il lodo degli arbitri, e le sentenze dei tribunali, con obbligo alla Provincia di garantire un prodotto minimo di L. 8,000 per chilometro;

Che, dietro questo accordo, la linea fu aperta allo esercizio il 1° aprile 1874;

Che, con citazione 20 aprile 1875 avendo la Provincia di Pisa istituito un nuovo giudizio contro l'Amministrazione delle Ferrovie Romane per essere sciolta da ogni impegno riguardo all'esercizio, la domanda della Provincia fu respinta in prima ed in seconda istanza, rinviando le parti a provvedersi davanti agli arbitri;

Che, nella tornata del 24 novembre 1879, la Camera dei deputati, riconoscendo la convenienza di addivenire al riscatto dei tronchi ferroviarii Tuoro-Chiusi e Pisa-Collesalvetti, invitava il Governo a fare le opportune pratiche colle Amministrazioni provinciali interessate;

Che, invitata la Deputazione provinciale di Pisa a presentare le sue proposte in proposito, questa sosteneva che al riscatto della linea non potesse essere applicato l'articolo 284 della legge sulle opere pubbliche, perchè il prodotto di detta linea non poteva aver raggiunto il suo limite normale. e proponeva che il riscatto fosse fatto mediante rimborso del capitale da essa impiegato ed esposto nella somma di L. 3,085,000;

Che, essendo troppo esplicite le disposizioni dell'art. 17 dell'atto di concessione circa al riscatto, non poteva nascere alcun dubbio circa la sua applicazione, qualunque sia l'epoca in cui il riscatto avvenga;

Che, esclusa pertanto la proposta della Provincia che il riscatto debba farsi in base al costo di costruzione, ed avuto riguardo che si procederebbe al riscatto medesimo dietro una deliberazione parlamentare ed in circostanze affatto eccezionali, conveniva trovare un termina di transazione, che conciliasse l'applicazione del patto contrattuale coi principii di giustizia e di equità;

Che con questi criterii si è riconosciuto che il riscatto potrebbe stabilirsi in base ad una somma di prodotto netto presumibile, da fissarsi d'accordo colla Provincia, tenuto conto del progressivo aumento dei prodotti netti degli anni decorsi e delle cause che possono influire ad aumentarli od a diminuirli in un periodo di tempo, che non dovrebbe superare i quindici anni dall'apertura della linea, ritenendosi appunto che in questo periodo il traffico della ferrovia possa aver raggiuuto il suo normale sviluppo;

Che, fatti su queste basi i calcoli opportuni, si è avuto per risultato che l'annualità da corrispondersi alla Provincia concessionaria, per corrispettivo del riscatto, e per tutto il tempo che rimarrà ancora a trascorrere fino alla estinzione del suo privilegio, cioè dal 1° gennaio 1882 fino al termine della concessione (20 giugno 1961), è di L. 119,175, escluso ogni altro compenso, non dovendosi far luogo al pagamento di oggetti mobili e di provviste, perchè appartenenti all'Amministrazione delle Ferrovie Romane;

Che, ai termini dell'articolo 284 della predetta legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, la suddetta annualità potrà essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguaglio al 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto;

Che, avendo la Provincia di Pisa accettato l'annualità suddetta e la sua conversione in capitale, il corrispettivo del riscatto è rappresentato dal capitale medesimo, pagabile nei modi e nel tempo indicati nel presente contratto;

Che, mediante apposita Convenzione stipulata tra l'Amministrazione delle Ferrovie Romane e la Provincia di Pisa, furono liquidati i conti della gestione da essa tenuta per l'esercizio della linea di cui si tratta, non che transatte e definite tutte le questioni pendenti fra le parti suddette, in ordine all'esercizio medesimo riferito al 31 dicembre 1881;

Tutto ciò premesso:

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Pisa, rappresentata dai signori deputati provinciali cav. Francesco Orsini, cav. ufficiale avv. Tommaso Simonelli, ed avv. Paolo Serafini, come da mandato della Deputazione provinciale di Pisa espresso colla deliberazione in data 21 ottobre ultimo scorso, qui per copia unita;

Si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art 1. La Provincia di Pisa, a mezzo dei suoi legittimi rappresentanti sopraindicati, cede e trasferisce al regio Governo la proprietà, libera da qualunque passività e debito, ed il possesso della ferrovia da *Pisa a Collesalvetti*, coi relativi accessarii, con tutti i diritti a quella proprietà e possesso inerenti, e colle opere e lavori eseguiti o in corso di esecuzione, materiali d'armamento, case cantoniere, linee telegrafiche, documenti di progetto e di contabilità relativi alla costruzione della linea ceduta, nulla insomma eccettuato di quanto relativamente alla linea stessa è di spettanza e proprietà della Provincia medesima.

Questa cessione s'intenderà avere effetto dal 1° gennaio 1882, restando da questa stessa data di pien diritto sciolta e risoluta la concessione della linea predetta, approvata con Regio Decreto del 20 giugno 1871.

Art. 2. In corrispettivo della cessione di cui al precedente articolo, il regio Governo pagherà alla Provincia di Pisa la complessiva somma di L. 2,333,000, corrispondente all'annualità calcolata in L. 119,175, e capitalizzata al 5 per cento, in applicazione dell'articolo 284 della legge sui lavori pubblici.

Il pagamento della predetta somma capitale sarà fatto nel termine di un trimestre dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione, a condizione che sia preceduto dalla consegna di tutti i titoli comprovanti la libera proprietà della ferrovia ceduta, e senza decorrenza d'interessi durante il predetto termine di tre mesi soltanto.

Art. 3. Mediante il corrispettivo convenuto, s'intenderà completamente soddisfatto ogni e qualsiasi diritto, che per qualsivoglia titolo possa elevarsi dalla Provincia predetta o dai terzi, pei quali resta garante la Provincia stessa, relativamente ai lavori e provviste di ogni genere per la costruzione e per l'esercizio della linea ceduta.

Nessuna pretesa potrà parimenti essere elevata dalla Provincia di Pisa, verso il Governo relativamente ai conti dell'esercizio di detta linea pel periodo anteriore al 1° gennaio 1882, ritenendosi ogni relativa questione definita e transatta fra la Provincia stessa e l'Amministrazione esercente.

Art. 4. Emanata la legge d'approvazione del presente contratto, si procederà dai delegati del Governo, in contraddittorio dei delegati della Provincia e con intervento dell'Amministrazione delle Ferrovie Romane, alla presa di possesso e consegna della linea ceduta e dei suoi accessorii, compilando i relativi stati di consistenza e gli inventarii di tutto quanto, per effetto della pattuita cessione, deve passare in proprietà del Governo.

Art. 5. Qualunque questione potesse insorgere nello eseguimento della presente Convenzione, sarà definita dai tribunali.

Art. 6. La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira, e non sarà valida se non dopo approvata per legge.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.
I rappresentanti la Provincia di Pisa:
Francesco Orsini, avv. T. Simonelli. avv. Paolo Serafini N. N.
Filippo Scarlatta, Zugaro Achille, *testimoni.*

Convenzione pel riscatto della strada ferrata da Tuoro a Chiusi.

L'anno 1881, il dì 16 del mese di novembre, in Roma ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici;

Premesso:

Che, con legge del 29 giugno 1873, n° 1460 (serie 2ª), il Governo fu autorizzato a fare, per Decreto Reale, la concessione di una strada ferrata da *Tuoro* a *Chiusi* per la congiunzione della linea Aretina colla centrale Toscana, sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, ed assumendone il concessionario, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio, senza concorso, sovvenzione o garanzia di sorta alcuna per parte dello Stato;

Che all'articolo 4 di detta legge fu stabilito che il Governo potrà riscattare la linea in ogni tempo ed a suo beneplacito, rimborsandone ai concessionarii la sola effettiva spesa di costo, da non eccedere però le L. 2,600,000;

Che, quando il riscatto avvenga dopo 5 anni dalla attivazione della linea, il Governo potrà farlo, secondo le norme stabilite dall'articolo 284 della legge sui lavori pubblici;

Che, mediante Convenzione del 24 novembre 1873, approvata con Regio Decreto del 19 marzo 1874, n° 1886 (serie 2ª), fu accordata alla Provincia dell'Umbria la concessione della costruzione e dell'esercizio della detta ferrovia da Tuoro a Chiusi;

Che all'articolo 4 del Capitolato annesso alla detta Convenzione fu stabilito il termine di diciotto mesi, da decorrere dal giorno dell'approvazione di essa, per l'ultimazione dei lavori e per tutte le provviste necessarie perchè la linea, entro il detto termine, potesse essere aperta all'esercizio pei trasporti a grande e piccola velocità;

Che all'articolo 15 del detto Capitolato fu assunto dal concessionario l'obbligo di fornire le Stazioni di tutte le fabbriche e stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza e regolarità del servizio del servizio della strada ferrata e corredate dei necessarii binarii di percorso e di deposito, non che di tutti i mobili necessarii e di un orologio collocato in modo visibile dal pubblico;

Che all'articolo 38 del ripetuto Capitolato fu convertita in patto contrattuale la disposizione dell'articolo 4 della legge 29 giugno 1873, cioè che in caso di riscatto, da farsi a beneplacito del Governo in ogni tempo, non dovrà essere rimborsata alla Provincia concessionaria che la sola spesa di costo, da non eccedere le L. 2,600,000;

Che all'articolo 39 del Capitolato fu convenuto che gli oggetti mobili e le provviste indicate nell'articolo 249 della legge sui lavori pubblici, cioè macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilio delle Stazioni e fabbricati annessi, attrezzi, utensili ed altro, verranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, al prezzo risultante dalla stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso rimessa a giudizio di arbitri;

Che il materiale mobile per l'esercizio della strada appartenendo all'Amministrazione delle Ferrovie Romane, non si tratterebbe, nel caso concreto, di applicare le disposizioni dell'articolo 39 che ai mobili nelle Stazioni e fabbricati annessi;

Che, mediante Convenzione del 5 marzo 1874 fra la Provincia dell'Umbria e la Società delle Strade ferrate Romane fu stabilito che l'esercizio della linea da Tuoro a Chiusi doveva essere assunto dalla Società predetta o suoi aventi causa, per conto e interesse della Provincia dell'Umbria, ai patti e dietro i correspettivi da convenirsi fra le parti, ed in caso di disaccordo da determinarsi da tre arbitri;

Che la linea Tuoro-Chiusi fu aperta al pubblico esercizio il 15 novembre 1875;

Che la Camera dei deputati, con ordine del giorno votato nell'adunanza del 28 novembre 1879, riconoscendo la convenienza di addivenire al riscatto delle linee Tuoro-Chiusi e Pisa-Colle Salvetti, invitò il Governo a fare le opportune pratiche coll'Amministrazione provinciale interessata;

Che, in osservanza della volontà espressa dalla Rappresentanza nazionale, furono aperte trattative coll'Amministrazione provinciale dell'Umbria per concretare i patti del riscatto e più specialmente il prezzo di esso;

Che, prestabilito nella legge e nel contratto di concessione il diritto del Governo ad operare in qualunque tempo il riscatto mediante il rimborso di una somma fissata non superiore alle L. 2,600,000, si rese necessario di esaminare la domanda della Provincia predetta per un maggior rimborso, specialmente dal punto di vista dei dispendii maggiori di quelli inerenti alla concessione, che la Provincia abbia potuto incontrare a vantaggio dell'interesse generale ed a miglioramento della grande linea Firenze-Roma;

Che, ad accertare codesto fatto, furono praticate opportune indagini, e dall'esame degli atti e delle giustificazioni presentate dall'Amministrazione provinciale ebbe a desumersi dal competente Ufficio del Genio civile, che al prezzo del riscatto determinato dalla legge e dal contratto poteva, in via di transazione, essere aggiunta la somma di 400,000 lire, a compenso delle maggiori spese eseguite nelle Stazioni della linea, aumentando in tal modo il prezzo del riscatto da L. 2,600,000 a L. 3,000,000, anzichè a 3,638,413.81, come veniva esposto e richiesto dall'Amministrazione provinciale predetta;

Che, mediante Convenzione stipulata tra l'Amministrazione delle Ferrovie Romane e la Provincia dell'Umbria, furono liquidati i conti della gestione da essa Amministrazione tenuta per l'esercizio della linea di cui si tratta, non che transatte e definite tutte le questioni che erano pendenti fra le parti suddette in ordine all'esercizio medesimo;

Tutto ciò premesso:

Fra le LL. EE., il commendatore Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del Tesoro, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato, e la Provincia dell'Umbria, rappresentata dal signor conte *cavaliere Ettore* Graziani dei marchesi Monaldi, deputato *provinciale, come* da deliberazione 5 settembre 1881 di quella Deputazione provinciale, qui in originale unita sotto il numero 1;

Si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. La Provincia dell'Umbria, a mezzo del suo legittimo rappresentante sopraindicato, cede e trasferisce al regio Governo la proprietà libera di qualunque passività e debito, ed il possesso della ferrovia da Tuoro a Chiusi, coi relativi accessorii, con tutti i diritti a quella proprietà e possesso inerenti, e colle opere e lavori eseguiti o in corso di esecuzione, materiali d'armamento, Stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi Ufficii, documenti di progetto e di contabilità concernenti la costruzione della linea ceduta, nulla insomma eccettuato di quanto, relativamente alla linea stessa, è di proprietà della Provincia medesima.

Questa cessione s'intenderà avere effetto dal 1° gennaio 1882, restando da questa stessa data di pieno diritto sciolta e risoluta la concessione della linea predetta, approvata con Regio Decreto del 19 marzo 1874.

Art. 2. In correspettivo della cessione di cui al precedente articolo, il regio Governo pagherà alla Provincia dell'Umbria, od a chi per essa, la complessiva somma di L. 3,000,000.

Il pagamento della predetta somma capitale sarà fatto nel termine di un trimestre dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione, a condizione che sia preceduto dalla consegna di tutti i titoli comprovanti la libera proprietà della ferrovia ceduta, e senza decorrenza d'interesse durante il predetto termine di tre mesi soltanto.

Art. 3. Mediante il correspettivo convenuto, s'intenderà completamente soddisfatto ogni e qualsiasi diritto, che per qualsivoglia titolo possa elevarsi dalla Provincia predetta e dai terzi, pei quali resta garante la Provincia stessa, relativamente ai lavori e provviste di ogni genere per la costruzione e per l'esercizio della linea ceduta, non escluso il rimborso del prezzo degli oggetti mobili, ai quali si riferisce l'articolo 39 della Convenzione approvata col Regio Decreto 19 marzo 1874, n° 1886, che deve ritenersi compreso in via di transazione nel prezzo complessivo di cui all'articolo precedente.

Nessuna pretesa potrà parimenti essere elevata dalla Provincia dell'Umbria verso il Governo relativamente ai conti dell'esercizio di detta linea pel periodo anteriore al 1° gennaio 1882, ritenendosi ogni relativa questione definita e transatta fra la Provincia e l'Amministrazione esercente.

Art. 4. Emanata la legge di approvazione del presente contratto, si procederà dai delegati del Governo, in contradditorio dei delegati della Provincia e con intervento dell'Amministrazione delle ferrovie Romane, alla presa di possesso e consegna della linea ceduta e dei suoi accessorii, compilando i relativi stati di consistenza e gli inventarii di tutto quanto, per effetto della pattuita cessione, deve passare in proprietà del Governo.

Art. 5. Qualunque questione potesse insorgere nell'eseguimento della presente Convenzione sarà deferita ai tribunali.

Art. 6. La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira, e non sarà valida se non dopo approvata per legge.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

Il rappresentante la Provincia di Perugia,
Ettore Graziani Monaldi.

Filippo Scarlatta e Zugaro Achille, *testimoni*.

LO STATO ED IL SERVIZIO CUMULATIVO
nelle ferrovie in Inghilterra

Mentre lo studio del problema ferroviario in Italia si avvicina al periodo decisivo, in cui il Governo dovrà proporre ed il Parlamento esaminare la soluzione da adottarsi, non può essere senza interesse il ricordare brevemente quali vincoli abbia, per parte dello Stato, il servizio commerciale ferroviario in Inghilterra, specialmente fra le diverse Compagnie, il quale è in Europa il limite estremo verso la libertà, come l'esercizio governativo è il limite dell'ingerenza governativa.

In seguito della grande inchiesta affidata ad una Commissione delle due Camere, una legge del 1873 ordinò la costituzione di un Comitato di tre membri, dei quali uno dev'essere *versato nelle cognizioni delle leggi*, l'altra persona *avente esperienza negli affari ferroviarii*, ed il terzo può essere scelto senza condizioni speciali.

Lo scopo di tale Comitato fu quello di assicurare l'esecuzione della legge 10 luglio 1854, detta « Railways and canals trafic Act », nonchè talune speciali disposizioni della legge stessa del 1873 che lo costituiva.

Gli obblighi imposti alle Compagnie ferroviarie da codeste disposizioni sono i seguenti:

1. Ogni Compagnia deve, *secondo i suoi poteri*, accordare tutte le facilitazioni *ragionevoli* per la spedizione e pel ricevimento delle merci sulle diverse ferrovie che esercita;

2. Nessuna Compagnia può accordare una preferenza od un vantaggio *indebito*, sia ad un privato, sia ad una Compagnia, sia finalmente ad una categoria speciale di merci, nè sottoporre un individuo, una Compagnia, od una categoria speciale di merci ad uno svantaggio *indebito* o *irragionevole*.

3. Ogni Compagnia, che esercita una ferrovia, deve dare tutte le facilitazioni *dovute* e *ragionevoli* pel ricevimento e la rispedizione di tutto il traffico, che va da una rete ad altra rete, senza ritardo *irragionevole* e senza preferenza.

Tali principii, fissati dall'articolo 4 della legge del 10 luglio 1854, sono completati dall'articolo 11 della legge 21 luglio 1873, la quale dispone particolarmente che le facilitazioni previste devono comprendere l'obbligo per la Compagnia, che ha ricevuto delle merci, di far tenere in modo *debito* e *ragionevole* quelle che son destinate a punti posti al di là della sua rete, alle altre Compagnie che ne la richiedono, contro una *tariffa totale*. Ma tale domanda di tariffa totale non può farsi che da una delle due Compagnie interessate, e non dal pubblico, nè dal Governo.

La legge del 1873 fissa, del resto, le forme che devono seguirsi in siffatto caso. La Compagnia che richiede l'adozione della tariffa totale deve scrivere all'altra Compagnia per indicarle « il prezzo totale che essa propone, specificando la ripartizione di tale somma fra le Compagnie, e, se ne è il caso, anche l'itinerario che essa propone di adottare ». Nel caso in cui le Compagnie si mettano d'accordo, non v'ha alcuna difficoltà; ma possono sorgere tre ordini di obbiezioni, cioè contro il prezzo, contro l'itinerario indicato, o contro la ripartizione di tal prezzo.

La questione è allora sottoposta al Comitato delle ferrovie, il quale esamina:

Nel 1.° caso, *se il prezzo proposto costituisce una giusta e ragionevole facilitazione, dal punto di vista dell'interesse* pubblico;

Nel secondo caso, se, *avuto rigurdo alle circostanze, la via proposta è una via ragionevole;*

Nel terzo caso, circa la ripartizione, *considerando tutte le circostanze dell'affare, comprese le spese speciali, che colpiscono la costruzione, la manutenzione e l'esercizio di tutte o parte delle linee che si tratta di percorrere, e le tariffe speciali che una Compagnia ha potuto essere autorizzata a percepire in ragione di tali spese eccezionali.*

La legge aggiunge che « *i membri del Comitato non potranno in nessun caso costringere* una Compagnia ad accettare una tariffa chilometrica inferiore a quella che *essa applicherebbe allora egualmente a merci di egual natura che traversassero la sua rete per altra linea, ma cogli stessi estremi di entrata e uscita sulla rete medesima* ».

Per quanto concerne i reclami contro le disposizioni generali che vincolano le Compagnie, il Comitato non può essere chiamato ad esaminarli, se non nel caso che essi emanino: 1.° da una persona direttamente lesa (art. 6 della legge del 1873); 2.° da una persona delegata dal Ministero del commercio (art. 6. id.); 3.° da una pubblica Amministrazione, municipale o altra, da una Rappresentanza locale o di porto, anche non direttamente lesa, ma a condizione, in quest'ultimo caso, che nell'avviso del Comitato l'affare, che dà luogo al reclamo, sia giudicato di sua competenza (art. 13 id.).

L'Atto che costituisce il Comitato gli permette di obbligare ciascuna Compagnia, su richiesta di ogni persona interessata, ad indicare sul registro delle proprie tariffe quale è la porzione applicabile al trasporto per ferrovia, e quale è afferente alle spese accessorie; e qualora il massimo di tali spese non sia fissato dall'atto di concessione, i membri del Comitato avranno facoltà di decidere se i prezzi fissati da una Compagnia *sono ragionevolmente dovuti* (articoli 14 e 15 della legge del 1873).

Il Comitato delle ferrovie è anche investito dei poteri indicati nella terza parte della legge 21 luglio 1863 (Railways clauses Act), cioè che nessun contratto stipulato fra Compagnie per la manutenzione o l'esercizio delle linee concesse, possa aver esecuzione prima che sia stato approvato dal Comitato, il quale serba il diritto di richiederne la revisione ogni dieci anni, se ritiene che il contratto sia di pregiudizio agli interessi del pubblico.

Ogni contestazione fra Compagnie (art. 8), o nella quale una delle parti è una Compagnia (art. 9), od anche fra l'Amministrazione delle poste ed una Compagnia (art. 19), può essere, su richiesta delle parti, deferita al Comitato delle ferrovie. —

Tale è l'organizzazione, tali sono i poteri del Comitato delle ferrovie in Inghilterra. La legge che lo costituisce gli aveva assegnato una durata di cinque anni. Il Parlamento ha votato, verso la fine del 1880, una legge che proroga l'esistenza di quel nuovo tribunale fino al 31 gennaio 1882.

L'esperienza, che il legislatore volle fare, non parve abbastanza concludente per poterne trarre una soluzione decisiva. Se il Governo non stimò opportuno di dare al Comitato un'esistenza permanente e definitiva, non giudicò neppure dannosa o insufficiente la sua istituzione, e le due Camere adottarono senza obbiezione la misura provvisoria che fu loro proposta.

Fra non molto, il Parlamento inglese dovrà di nuovo esaminare il problema; e vi saranno certo presentate disposizioni e documenti, che potranno giovare moltissimo anche fra noi a chiarire le condizioni in cui si svolge il libero regime inglese, e gli inconvenienti a cui può dar luogo.

BIBLIOGRAFIA

Nuovo sistema privilegiato A. Cottrau di Locomotive con quattro ruote motrici su cadaun asse — Napoli, Tipografia A. Trani, 1881.

L'egregio ing. comm. Alfredo Cottrau, già noto in Italia per le numerosissime costruzioni metalliche eseguite e pei lavori sulla ferrovia Sicula-Occidentale, pubblicò testè la suaccennata Memoria, onde far conoscere un suo trovato, il cui scopo, secondo la definizione ch'egli ne dà, si è quello *di poter esercitare con una stessa locomotiva, e senza diminuire il carico da trascinarsi, una ferrovia composta di tratti, taluni in piano o con pendenze limitate, ed altri con pendenze risentite, come a mo' d'esempio le varie traversate dell'Appennino in Italia.*

Per ottener questo scopo, il comm. Cottrau propone di *aggiungere agli assi motori delle locomotive (e volendolo anche agli assi non motori delle stesse) un secondo paio di ruote motrici di minor diametro, sia esterne od interne.*

Contemporaneamente il Cottrau propone di collocare un binario ausiliario, che sarà esterno od interno al principale, a seconda che le ruote aggiunte sono esterne od interne. Sul binario ausiliario, che esiste solo nelle forti pendenze, correranno le ruote ausiliarie, mentre le altre saranno alquanto sollevate dal binario principale. Il *tender* poi ed i veicoli attaccati saranno sempre sul binario principale. Fondandosi sulla proposizione che, *quanto si guadagna in forza, si perde in velocità, e viceversa*, il Cottrau afferma che una locomotiva, le cui ruote motrici sieno del diametro di m. 1.500, e che sia capace di trascinare un carico di 100 tonn. sulle pendenze del 15 0[00, se questa locomotiva dovesse salire colle sue ruote una pendenza del 55 0[00, il carico trainato si ridurrebbe a sole 60 tonn., sempre compreso il peso della macchina e del *tender*.

Se però si applica, col metodo proposto dal Cottrau, una seconda coppia di ruote motrici col diametro di 0.900, allora il carico trascinato sarebbe sempre di 100 tonn.; il che, secondo l'autore, fa sì che, per rispetto alla prima condizione della locomotiva colle ruote del diametro di 0.900, *quintuplica l'effetto utile della locomotiva.*

L'invenzione dell'ing. Cottrau apparisce quindi molto attraente, e merita certo che i tecnici delle strade ferrate la studino e l'adottino nell'esercizio delle medesime, se i risultati degli studii loro risultano così soddisfacenti, come fa sperare l'inventore.

Notiamo con piacere che uomini competenti, come i chiari professori Colombo e Cavallero, e gli ingegneri Benazzo e Bouvret hanno già espresso favorevole parere sull'invenzione di cui si tratta. E siamo pure informati che una Società Belga è in trattative col comm. Cottrau per applicare il nuovo sistema a qualche ferrovia economica, ove parrebbe più che mai probabile un'utile applicazione del medesimo. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il giorno 16 del corrente mese ebbe luogo in Milano una riunione fra i rappresentanti dell'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e quelli delle Società di navigazione Florio e Rubattino, per trattare del servizio cumulativo ferroviario marittimo. Non essendo però intervenuti alla Conferenza i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie delle Romane e delle Meridionali, non potè essere presa alcuna risoluzione sull'argomento, la cui trattazione sarà quindi ripresa nel febbraio prossimo in apposite riunioni, a cui prenderanno parte i rappresentanti di tutte le Amministrazioni interessate.

><

Nei giorni scorsi ebbero luogo a Torino alcune riunioni dei delegati dei Servizii del Traffico e della Trazione e Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia e Romane, sotto la presidenza del comm. Biglia, allo scopo di concretare definitivamente il regolamento dei segnali, che, appena ottenuta l'approvazione ministeriale, deve entrare in vigore sulle due reti.

Con tale regolamento si otterrà la desiderata unificazione dei sistemi di segnalamento; e ciò in conseguenza delle riunioni tenute in gennaio e febbraio a. c. in Milano, con l'intervento dei delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie del Regno.

Alle ultime riunioni sovraccennate non intervennero però i rappresentanti delle Ferrovie Meridionali.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha fissato in via definitiva il riparto fra le varie Ditte nazionali, pegli acquisti di materiale mobile riferibili agli esercizii 1882-83-84-85 e 86.

><

L'Amministrazione delle ferrovie medesime *ha sottoposto* al Ministero dei lavori pubblici *gli studii* relativi al progetto d'impianto delle Officine di Torino nella nuova località già da noi designata.

><

La stessa Amministrazione ha inoltre approvato i preventivi delle spese occorrenti: pel cambio di una piattaforma nella Stazione di Reggio: per l'appalto delle opere in muratura da eseguirsi nella Stazione medesima: per modificazioni ai locali della dispensa dei biglietti a Torino P. N.: e per l'impianto di siepi lungo la linea Mestre-Cormons.

><

L'Amministrazione medesima ha presentatò per approvazione al suddetto Ministero il progetto ed il preventivo riguardanti l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Torino Succursale, la cui spesa è presunta in L. 125,000.

><

È stato sottoposto alla sanzione definitiva del Ministero dei lavori pubblici il nuovo regolamento per la Cassa di mutuo soccorso fra gli agenti delle Ferrovie Romane. Questo nuovo regolamento differisce da quello antico solo per talune lievi modificazioni introdottevi.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha proposto al Ministero dei lavori pubblici l'approvazione della spesa occorrente per munire le locomotive ed i *tenders*, viaggianti su alcune linee della rete Calabrese a forti pendenze, di catene di sicurezza, la cui mancanza potrebbe essere causa di gravi disastri.

><

I Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, con recente decreto, hanno

autorizzato l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ad introdurre alcune modificazioni alle tariffe vigenti pei trasporti della sansa.

><

In una recente Conferenza tenutasi a Firenze tra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia e delle Romane, fu esaminato il progetto per una nuova Convenzione con la Società Belga per l'uso delle vetture a letto.

Ci consta che il progetto medesimo fu riconosciuto attendibile, e che il Consiglio d'amministrazione per le Ferrovie dell'Alta Italia lo ha anche in massima approvato.

><

Ci scrivono da Benevento, che le pioggie di recente cadute e piuttosto prolungate hanno causati degli scoscendimenti nei rilevati e nelle trincee della linea in costruzione da Benevento a Campobasso. I danni recati furono però di poca importanza; e l'Amministrazione delle Meridionali, mentre provvede a ripararli, ha dato altresì energiche disposizioni per spingere con la massima alacrità i lavori in corso, affine di poter aprire quanto prima all'esercizio la linea fino a San Giuliano, ossia fino al chilometro 61 da Benevento.

La linea è completamente armata e percorsa da locomotive fino al chilometro 43 (Stazione di Morcone), ed in meno di un mese si spera di poter giungere coll'armamento e colla massicciata a San Giuliano. I lavori delle Stazioni sono proseguiti colla massima energia, e già si provvede all'impianto degli occorrenti fili telegrafici.

Tutto ciò fa sperare che l'esercizio della linea sarà in tempo assai breve spinto da Pietralcina a San Giuliano, ossia per altri 48 chilometri.

><

Ci scrivono da Salerno che quella Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto di tutte le opere e provviste necessarie per la costruzione del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra Rutino e Vallo, della lunghezza di m. 9,100.

La spesa complessiva preventivata ammonta a lire 8,460,000; perciò il costo chilometrico del medesimo rileva a L. 930,000 circa. I lavori contemplati nell'appalto di che trattasi importano L. 8,175,000. Le residue L. 285,000 riguardano la provvista del ferro di armamento ed i meccanismi fissi delle Stazioni.

Per l'attraversamento delle strade, dei corsi d'acqua, e per dare il necessario sfogo alle acque piovane raccolte nei fossi della ferrovia, è prevista la esecuzione di n. 38 manufatti, dei quali 32 con luce varia da 1 a 10 m., e 6 di luce maggiore.

I manufatti minori sono così suddivisi: 5 di 10 m.; 1 di 8 m.; 4 di 5 m.; 1 di 4 m.; 3 di 3 m.; 10 di 2 m,; 6 di m. 1.50; e 2 di 1 m.

I manufatti speciali sono:

1. Viadotto di 30 arcate, della luce di 7 m. cadauna, per l'attraversamento del Vallone Ponte Cupo;

2. Viadotto di 7 arcate, della luce di 10 m. ognuna, pel passaggio del Vallone Lustra;

3. Viadotto di 15 arcate, di 7 m. di luce ciascuna, per attraversare il Vallone Ponte Rosso;

4. Ponte sull'Acento in 7 arcate, di m. 13.60 per ciascuna;

5. Ponte a tre luci, di 9 m. cadauna, sul Vallone Piani;

6. Ponte in tre arcate, della luce di m. 6.50 ciascuna, sul Vallone Pantano.

Sono anche preventivate n. 3 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 1300, cioè: Lustra di metri 980; Rocca Cupa di m. 190; e Sparano di m. 130.

Sono inoltre previste due Stazioni, la prima per Omignano, e la seconda per Vallo della Lucania; n. 11 case cantoniere, delle quali 6 doppie e 5 semplici; e 3 passaggi a livello.

Per quanto riflette la planimetria, il tronco è diviso in m. 6,100 di allineamenti retti, ed in m. 3,000 di curve, aventi un raggio massimo di m. 2,000 ed uno minimo di m. 300.

Circa l'altimetria, la lunghezza del tronco medesimo è ripartita in m. 2,100 di tratti orizzontali ed in m. 7,000 di tratti in pendenza. La massima pendenza adottata è quella del 16 per mille.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 24 corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Ogliastro-Agropoli, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Rutino-Vallo, della ferrovia suddetta;

Un progetto di appalto per la costruzione della ferrovia Moretta-Saluzzo;

Un progetto per la costruzione del tronco da Rocca di Corno a Santa Margherita, della ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Alessandria ad Altavilla;

Un progetto di una travata metallica pel ponte sul torrente Pagliara 2°, lungo la strada provinciale Messina-Catania, in provincia di Messina;

Un progetto per la sistemazione dell'argine sinistro di Adige dallo stante n. 88 al canale abbandonato Rottella, in Comune di Sant'Urbano, provincia di Padova;

Un progetto per la sistemazione dell'argine destro del Canal Cagnola, dalla sua origine alle Acquenegre sino allo stante n. 14 sotto corrente al ponte Riva, nella provincia suddetta;

Ed un progetto di opere relative al primo periodo per la immissione di Panaro in Cavamento, nella provincia di Modena.

Notizie Ferroviarie Italiane

Fondi del Tesoro per lavori ferroviarii — La *Gazz. Uff.* del 20 corr. ha pubblicato il seguente Regio Decreto dell'11 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduto l'art. 25 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2a), che stabilisce il riparto sugli esercizii dal 1880 al 1893 della spesa di L. 169,398,817, dipendente dagli oneri relativi alla continuazione ed al saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e di quelli in conto capitale per le ferrovie in esercizio;

Veduta la legge del 23 luglio 1881, n. 336 (serie 3ª), in forza della quale la somma di L. 108,398,817, che per la legge succitata del 29 luglio 1879 rimane a stanziarsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici per gli anni dal 1882 al 1893, a complemento dell'anzidetto fondo di lire 169,398,817, viene invece ripartita nel sessennio 1881-1886, di maniera che il riparto stesso risulta modificato come appresso:

	STANZIAMENTI		DIFFERENZA degli stanziamenti
	Secondo la legge 29 luglio 1879	Secondo la legge 23 luglio 1881	
Esercizio 1880 L.	32,500,000	32,500,000	+ 17,000,000
» 1881 »	28,500,000	45,500,000	+ 7,500,000
» 1882 »	19,500,000	27,000,000	+ 10,500,000
» 1883 »	14,898,817	25,398,817	+ 5,000,000
» 1884 »	12,500,000	17,500,000	+ 4,000,000
» 1885 »	10,000,000	14,000,000	— 1,000,000
» 1886 »	8,500,000	7,500,000	— 43,000,000
Esercizi dal 1887 al 1893 . . »	43,000,000	»	»
	169,398,817	169,398,817	»

Ritenuto che con la stessa legge del 23 luglio 1881, n. 336, il Governo è autorizzato a procurarsi, mediante alienazione di rendita, le maggiori somme che in corrispondenza ai nuovi stanziamenti superano nel sessennio 1881-1886, e rispettivamente in ciascun anno, gli stanziamenti stabiliti con l'altra legge del 29 luglio 1879, n. 5002;

Ritenuto pertante che per l'anno 1881 devesi far fronte, mediante alienazione di rendita, alla spesa aggiuntiva di 17 milioni di lire, ad ottenere il quale fondo, sulla base presunta del prezzo di L. 90 per ogni L. 5 di rendita, occorre alienare L. 944,444.44 di Rendita consolidata 5 per cento, ed a cifra arrotondata L. 944,440, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1882;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, interinalmente del tesoro.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato cinque per cento della rendita di L. 944,440, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1882.

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione di L. 5.25 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 2,776,006.40, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 novembre ultimo scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra il torrente Caprigliola ed il sotterraneo del Grotto, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 10,314 (escluse le espropriazioni stabili e fabbricati, meno le fondazioni dei caselli di guardia e la provvista delle traverse e dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. dell'11 gennaio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di di Massa, simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di lire 2,630,266.13, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30, dal giorno della consegna. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 130,000 ed in L. 250,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Succursale ai Giovi — Leggiamo nella *Perseveranza* del 21:

La Commissione nominata dalla Giunta municipale per studiare l'importante quesito della Succursale ai Giovi ha tenuto un'adunanza, assieme all'altra nominata dalla Camera di commercio: un'adunanza che si può dire esaurisca l'incarico loro affidato, giacchè vi si approvò la relazione da rassegnare ai Corpi amministrativi mandanti. In essa, con validi argomenti si viene a concludere doversi dare la preferenza alla Succursale diretta per il passo dei Giovi e la valle della Scrivia, come l'unica linea che tenga calcolo degli interessi di tutti, cioè tanto di coloro che son posti ad occidente, quanto di chi sta da settentrione ad oriente della citata valle. Essa poi è l'unica che possa dare quella ferrovia di sicuro e facile esercizio, reclamata per combattere le ferrovie rivali di Marsiglia e di Trieste, e la sola che possa servire nello stesso tempo e nel miglior modo il transito pel Gottardo, e gli altri pure non trascurabili pel Brennero e la Pontebba.

Stazione di Livorno. — Si ha Livorno, 20:

Stamane venne aperta al pubblico servizio una parte della nuova Stazione ferroviaria a S. Marco. La nuova Stazione, come tutti sanno (aggiunge la *Nazione*), è dovuta all'intelligente perseveranze del commendatore Bertina, il quale seppe tener testa a tutte le opposizioni.

Tramway nella provincia di Lucca. — Scrivono da Lucca, 21, alla *Nazione*:

Una delle questioni più importanti che si agitano ora nella nostra provincia è quella della ferrovia e del *tramway* per la Valle del Serchio. Chi vuol l'una, chi vuol l'altro.

Anni sono, era stata fatta la concessione di un *tramway* fra Lucca e i Bagni; ma, per aver mancato ai termini del contratto, la Ditta concessionaria fu dichiarata decaduta, dopo aver già messe le rotaie fino a mezza strada fra Lucca ed il Ponte a Moriano. Intanto si cominciò a parlare della ferrovia Lucca-Aulla, la quale nell'*omnibus* ferroviario è fra quelle segnate in terza categoria, e nel presente anno furono cominciati gli studii relativi: si dice anzi che la ditta Martinez abbia già domandato di costruirla, contribuendo per la parte che toccherebbe alle Provincie di Lucca e di Massa, e queste Provincie interessate avaebbero anche approvato la proposta fatta.

Prima ancora che si fosse portata avanti la ditta Martinez, due Società diverse, Balestrieri e Finet, avevano chiesto la concessione del *tramway* Lucca-Bagni di Lucca. Il progetto Finet fu approvato dal Consiglio superiore, imponendo però alcune variazioni tra il Ponte a Moriano e i Bagni; variazioni che il Finet ha dichiarato accettare, soggiungendo d'essere pronto anche a seguitare il lavoro fino a Castelnuovo-Garfagnana. Ma i fautori della ferrovia cercano ora con mille inciampi, presso il Ministero ed altrove, di attraversare il progetto Finet. Fra le ragioni apparenti, che essi adducono, è il timore che la costruzione del *tramway* possa ritardare quella della ferrovia: ma la gente, memore del proverbio — *Meglio è fringuello in man che in frasca tordo* — crederebbe preferibile cominciare intanto dal *trmmway*, per avere la ferrovia quando verrà.

Noi che sappiamo per quante lungagini è passata la costruzione del piccolo e facile tronco Lucca-Viareggio, il quale avrebbe dovuto essere aperto da qualche anno, siamo convinti appieno che molti e molti anni ci vorranno prima che una ferrovia ci conduca a rimontare le ridenti sponde del Serchio.

E, mentre si è prossimi a concedere la costruzione di un *tramway* parallelo alla ferrovia Lucca-Pescia, ci reca sorpresa e dolore il timore che altri manifesta, che un *tramway* lungo la Valle del Serchio possa impedire la costruzione della ferrovia, e la opposizione che si fa ad un progetto di *tramway* presente per una ferrovia di là da venire.

Il nostro commercio ha bisogno di espandersi e di avere tutte quelle facilitazioni che ha altrove; carità di patria c'impone di non combattere alcuno dei tentativi che oggi si fanno per migliorare la nostra viabilità.

Tramways di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 15 corr., prese atto dell'istanza presentata dall'ingegnere Bonelli per concessione di una linea di *tramway* sulla strada provinciale Carma

gnola Bra, e mandò farsi il prescritto deposito, con riserva di deliberare, visto il relativo progetto, e di sottomettere quindi la proposta alla discussione del Consiglio provinciale.

— Il Consiglio provinciale è poi convocato per domani (29), per trattare, fra gli altri, dei seguenti oggetti:

Domanda dei fratelli Ceriana di conferma della concessione della linea di tramvia in prolungamento sulle strade provinciali da Rivarolo a Cuorgnè e da Rivarolo a Castellamonte;

Domanda dei concessionarii Leosini e Pickering di cedere la linea di tramvia Torino-Leynì-Feletto-Rivarolo all'ingegnere Perincioli, e domanda di concessione delle linee suddette di prolungamento da Rivarolo a Cuorgnè e da Rivarolo a Castellamonte;

Domanda dell'ing. Perincioli per concessione di tramvia sulla strada provinciale da Ozegna a Castellamonte e Pont, in relazione alla domanda dal medesimo inoltrata ai Comuni ed al Consorzio per concessione di altre linee di tramvia sulle rispettive strade comunali e consortili da Feletto a San Giorgio, San Giusto, Foglizzo, Montanaro e Chivasso.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso, in data 15 corrente:

In seguito alle importanti modificazioni introdotte dalle Ferrovie austro-germaniche nei prezzi che riguardano le Stazioni estere, come pure in causa dell'ammissione della via di Pontebba al servizio italo-germanico, si è pubblicato un 1ª Supplemento alla tariffa dell'ottobre 1880, il quale andrà in vigore col 1° del prossimo gennaio.

Il predetto 1° Supplemento, che annulla intieramente quello provvisorio del 16 luglio 1881, contiene oltre alle parziali modificazioni ed aggiunte:

a) I nuovi prezzi a grande velocità fra Peri-transito e le Stazioni tedesche;

b) Le modificazioni ai prezzi della speciale B da o per le Stazioni delle ferrovie Romane e Meridionali italiane;

c) Le modificazioni alla classificazione ed ai prezzi della tariffa speciale C per le merci in transito;

d) Le modificazioni alle tariffe speciali comuni p. v., alle quali furono inoltre aggiunte le nuove tariffe speciali n. 27 e 28 per le locomotive da tramvia e pei filati;

e) La nuova tabella per l'applicazione delle tasse d'assicurazione;

f) Le nuove tariffe generali e speciali per la via di Pontebba, applicabili ai trasporti fra determinate Stazioni germaniche e quelle italiane della linea Venezia-Pontebba.

Il 1° Supplemento, di cui trattasi, sarà vendibile presso le principali Stazioni della rete, al prezzo di L. 1 per ciascun esemplare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'inaugurazione definitiva del gran tunnel era fissata pel 26 corr., coll'intervento di alcuni membri del Consiglio federale e del personale tecnico. Frattanto la Direzione della ferrovia ha pubblicato il suo nuovo orario, a datare dal 1° prossimo anno, nel quale è introdotto (come fu già annunciato) il tragitto mediante treni ferroviarii del gran tunnel tra Airolo e Göschenen.

La sua lunghezza, di pressochè 15 chilometri, sarà percorsa in 40 minuti. È prescritta la chiusura dei vetri delle vetture durante questo passaggio.

Il viaggio da Bellinzona e Lucerna rimane per tal modo abbreviato di circa quattro ore, e reso inoltre molto più agevole, specialmente in questa stagione, in cui il valico del Gottardo aveva sempre luogo in islitta.

Tra Milano e Lucerna s'impiegheranno ora soltanto da 22 a 23 ore.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia autorizzò l'apertura all'esercizio, dal 22 corr., della ferrovia da Echauffour a Bernay, della lunghezza di 46,742 m.; e dal 28 pur corr., l'apertura della ferrovia da Chateaubriant a Rennes, con diramazione a Vitré, della lunghezza complessiva di m. 96,717.

— Il 18 corr. aveva luogo la inaugurazione della linea da Périgueux a Ribérac, la quale colla futura linea da Ribérac a Montmoreau, deve traversare interamente il dipartimento della Dordogna, Queste due sezioni fanno parte del tracciato da Augoulême a Marmande.

In tale occasione, il sig. Lesguillier, sotto-segretario di Stato al Ministero dei lavori pubblici, recatosi a rappresentare il ministro Raynal all'inaugurazione, disse, tra le altre cose, nel suo applaudito discorso:

« Dal punto di vista delle vie di comunicazione, noi non ci troviamo che al sesto grado tre le nazioni civili. Appena tra 15 o 20 anni, dopo l'esecuzione del programma Freycinet, noi giungeremo al quinto grado, subito dopo la Germania. Noi abbiamo il diritto di avere delle mire più ambiziose per il nostro paese, che da dieci anni diede prove luminose della sua potente attività.

« La rete delle ferrovie oggi classificata lascia fuori dell'attività industriale immensi territorii. Per andare di pari passo col Belgio, per portare sino alle estreme regioni il beneficio delle comunicazioni economiche, noi dobbiamo aggiungere ancora alla nostra rete 30,000 chil. di ferrovie. Questi 30,000 chilom., eseguiti nelle condizioni ordinarie, importerebbero un sacrificio di 10 miliardi. Ciò è inammissibile. Al contrario, ricorrendo al binario ristretto, mentre si rende alle località un servizio per lo meno equivalente, il sacrificio si ridurrà ad un miliardo.

« Si tratta di fare per le ferrovie quello che si è fatto per le strade comuni. Dopo le strade nazionali e dipartimentali son venute le vicinali. Così, dopo le ferrovie a grande binario, destinate alle grandi correnti di circolazione, occorrono ferrovie a binario ristretto per corrispondere a bisogni più modesti.....

« Io vorrei che lo Stato s'incaricasse di questa nuova rete di ferrovie vicinali. Si chiederebbe soltanto alle località interessate ed ai dipartimenti un lieve sacrificio, la cessione gratuita dei terreni, in modo da aver la certezza di non intraprendere che le linee domandate dal paese »

Disastro in Inghilterra — Un telegramma da Londra, 24, reca:

È avvenuta una collisione sulla ferrovia presso Slongh. Si deplorano alcuni feriti.

Ferrovie spagnuole. — Un telegramma da Madrid, 24, annuncia che il Senato approvò il progetto di legge per la ferrovia da Huenca a Canfranc, di cui si è già parlato. La legge sarà in questi giorni promulgata.

Disastro in Spagna. — Un telegramma da Madrid, 27, annuncia una collisione avvenuta sulla ferrovia nord-ovest, alla Stazione di Braunelas. Vi furono parecchi morti e feriti.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà*, del 23, scrive:

Ora che la Commissione nominata dal Consiglio comunale continua ad esaminare il piano regolatore, i progetti per la via Nazionale fioccano.

Dopo il progetto dei signori Marchesi e Bacciarelli, che il Sindaco ha già sottoposto all'esame della suddetta Commissione, oggi vogliamo tener parola di quello presentato dall'ingegnere Goffredo Narducci, il quale propone l'apertura d'una via Centrale da collegarsi con la via Nazionale.

Questa via centrale comincierebbe al Campidoglio, ed in linea retta raggiungerebbe la piazza di Ponte Sant'Angelo.

Il signor Narducci dice che su questa linea, per una larghezza di circa 25 metri, non cadrebbero monumenti o fabbricati d'importanza maggiore di quelli che il Municipio andrebbe a demolire nel suo tortuoso tracciato, ad eccezione del palazzo Doria.

Il signor Narducci sostiene che, con una spesa di poco superiore ai 13 milioni, si potrebbe eseguire il suo progetto.

Senza entrare a discuterlo, crediamo che l'onorevole Sindaco farà cosa ottima a sottoporre anche il progetto Narducci all'esame della Commissione per il piano regolatore.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 24 nov. p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente a Torino, col titolo di *Società anonima per lo spurgo inodoro e la fabbricazione di colla e concimi artificiali*, col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 2,000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto, con modificazioni.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. annunciava, che con R. Decreto del 13 ottobre scorso, al signor Augusto Fages è stata concessa la miniera di manganese detta *Gambatesa*, posta nel territorio dei Comuni di Nè e Maisana, in provincia di Genova.

— La *Gazz. Uff.* del 23 corr. annuncia che, con R. Decreto del 20 novembre u. s., alla Società di *Blesio*, rappresentata dall'avv. Scaloino Grossi, è stato concesso il gruppo delle miniere di ferro dette di *Blesio*, poste nel Monte Mannina, in Comune di Oltrepove (provincia di Bergamo).

Esposizione di fumivori a Londra. — Nel Royal Albert Hall, il Lord Mayor, accompagnato dagli riffi di Londra e di Middlessex, ha testè inaugurata un'Esposizione unica nel suo genere. É questa un'Esposizione industriale d'apparati fumivori. In Londra e nelle grandi città manifatturiere d'Inghilterra, migliaia di torri d'officine d'ogni specie eruttano giorno e notte dense nubi d'un fumo nerastro, che vizia l'atmosfera, oscura la luce del sole, e copre di fuliggine i muri delle case.

Il sig. Shaw-Lefèvre, membro del Parlamento e primo commissario dei lavori pubblici. il quale ha preso la parola nell'inaugurazione di questa Esposizione, ha dichiarato che il fumo danneggiava a tal punto l'esterno del palazzo del Parlamento a Westminster, che si dovevano spendere ogni anno 60 mila franchi in lavori di pulitura.

Gli apparati esposti nel Royal Albert Hall di South Kensington, e che comprendono un certo numero di invenzioni nuove o perfezionate, sono divisi in sei sezioni, ove vedonsi figurare, tra gli altri paesi, gli Stati Uniti, la Francia, la Germania, l'Olanda, il Belgio, la Svezia. Da un apposito Giurì devono essere ai migliori espositori distribuiti dei premii, alcuni dei quali ammontano a 100 ghinee.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, diedero luogo a poche transazioni, ed ebbero il prezzo di 476.50 a 477, toccando ne' periodi intermedii quello di 474.50; le Obbligazioni relative con poco denaro rimasero sul 276.75; i Boni sul 543. Le Sarde, della serie A, nominali a 273; quelle della serie B a 276; le nuove a 275.

Le Palermo-Trapani stazionarie sul 279, prima emissione; e sul 274.50, seconda emissione. Le Centrali Toscane quotate a 458; le Pontebbane a 455; le Meridionali austriache a 291,50. Le Azioni delle Ferrovie Romane segnate a 142.

Mercato freddo a Parigi per le Azioni Lombarde, negoziate a 320 e 313.75; per le Obbligazioni oscillanti tra il 284 al 283. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele stazionarie sul 279 al 278. Le Azioni Ferrovie Romane accannate appena al prezzo di 138; le Obbligazioni a quello di 365.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Cuneo. — La Direzione generale del Debito pubblico ha resa nota la distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo, comprese nella 45ª estraziore, seguita in Roma il 15 dicembre 1881, in ordine progressivo (R. Decreto 7859 e legge 5 maggio 1870).

48 della 1ª emissione (5 0/0) da lire 400 cadauna
(Creazione 26 marzo 1855).

250	443	579	825	1023	1144	1948
2257	2373	2450	2571	3394	3773	3823
4227	4346	4688	4822	5554	5905	6054
6115	6102	6412	6431	6923	7408	7472
7686	8006	9184	8380	8666	8749	8856
8863	9389	9476	10191	10336	10977	10977

35 della 2ª. emissione (3 0/0) da lire 500 cadauna
(Creazione 21 agosto 1857).

317	906	1080	1452	1910	2109	3510
3899	4295	4326	5108	5316	5348	5878
6552	8431	8444	8839	9265	9728	9832
10281	10320	10475	11111	12185	13117	13214
13640	14508	15400.				

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1881, e dal 1° gennaio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale, mediante restituzione delle Obbligazioni stesse munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal n. 54 al n. 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal n. 50 al n. 90.

Canale Cavour. — La Direzione generale suddetta ha reso noto il risultato della XVIª estrazione annuale, eseguita in Roma il 16 dicembre 1881, delle Obbligazioni da lire 500 della Compagnia generale dei canali d'irrigazione italiani (Canale Cavour), passati a carico dello State in seguito alla Convenzione 24 dicembre 1872, annessa alla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª).

(Seguono i numeri delle 1180 Obbligazioni estratte per l'esercizio 1881).

Le soddette Obbligazioni cessano di essere fruttifere col dicembre corrente, ed il rimborso del corrispondente capitale, col pagamento del relativo premio, in complesso L. 586.27, già dedotte le tasse di ricchezza mobile e di riscossione sul premio, avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1882, in seguito a regolare domanda e contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole semestrali dal n. 39 (1° luglio 1882) e seguenti.

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — 12ª estrazione delle Azioni (anno 14) eseguitasi in Firenze il 22 dicembre 1881, rimborsabili in L. 500 dal 1° aprile 1881, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 49 al 60 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostitnita da un'Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 53 Azioni estratte:

21	27	58	448	618	708	958	1058	1164
1236	1743	1822	1888	2119	2124	2308	2379	2389
2398	2452	2525	3257	3427	3597	3629	3686	3832
3842	4060	4527	5102	5152	5201	5207	5248	5342
5353	5401	5824	5898	6107	6282	6301	6543	6583
6796	7003	7165	7203	7291	7342	7507	7924.	

Società anonima della Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — 6ª estrazione delle Azioni (anno 10) eseguitasi in Firenze il 22 dicembre 1881, rimborsabili in L. 420 dal 1° aprile 1882, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 21 al 74 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostituita da un'Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 92 Azioni estratte:

Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni
»	dal 981 al 982	421	dal 4201 al 4210
023	» 221 » 230	638	» 6371 » 6380
065	» 641 » 650	698	» 6971 » 6980
295	» 2941 » 2950	761	» 7601 » 7610
410	» 4091 » 4100	891	» 8901 » 8910

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano. — Nella estrazione eseguitasi il 20 corr. in Milano, per la ammortizzazione di 28 delle Azioni costituenti il capitale di questa Società, vennero estratti i numeri:

435	505	920	1242	2271	2447	2456	2728
2809	2963	3296	3889	4458	4897	5956	5995
6562	6589	8142	8251	8267	8681	9189	11150
11452	11660	13194	13360.				

Le Azioni quindi portanti uno dei numeri sopraindicati saranno rimborsate dall'Amministrazione sociale col 31 del corrente mese, e cesseranne col primo dell'entrante anno 1882 dalla partecipazione negli utili della Società, salvo il disposto degli articoli 53 e 54 dello statuto.

Il dividendo spettante alle dette Azioni per l'esercizio del corrente anno verrà pagato ai rispettivi portatori dopo l'approvazione del bilancio relativo da parte della prossima assemblea generale ordinaria.

Dopo eseguito il pagamento del dividendo suddetto, il certificato dell'Azione rimborsata verrà ritirato per essere distrutto, ed al suo possessore verrà sostituito un certificato di godimento per gli effetti dei succitati articoli 53 e 54 dello statuto.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Generale. — Dal 1° gennaio si pagherà agli azionisti la 2ª rata semestrale dell'interesse 5 0[0, in L. 6.25 per Azione: in Roma, presso la sede centrale della Banca; ed in Firenze, Milano e Trieste, presso le Banche incaricate.

Banca Tiberina. — Dal 2 gennaio p. v. si pagheranno gl'interessi 5 0[0 sulle Azioni sociali, verso presentazione della cedola n. 9: in Torino, presso la sede centrale (via S. Teresa, 11); in Roma, presso la Rappresentanza della Banca (via del Corso, 173); ed in Genova, presso il Banco Sconto.

Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche (Bergamo). — Dal 2 gennaio p. v. si pagheranno agli azionisti gl'interessi del 2° semestre a. c., in L. 4.50 per azione: in Bergamo, presso la Banca popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

Avvisi d'Asta

Il 5 gennaio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione a giardino delle due aree sulla via Cernaia, di fronte al nuovo Palazzo delle Finanze, compresa la costruzione di un muro di sostegno, sul dato di L. 13,952,63, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 6 mesi; Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva L. 2,250, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Messina, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari nella piazza di Milano, durante il triennio 1882-84, per l'annuo importo di L. 45,000. Deposito cauzionale L. 14,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un padiglione per Ufficii ed alloggi al 6° baraccamento al Campo di S. Maurizio, per il presunto importo di L. 21,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale lire 2100 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Reggio a Mantova, compreso fra la Porta Montunara di Reggio e l'abitato di Gualtieri, della lunghezza di m. 25,121.90, per la presunta annua somma di L. 14,369. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 1500, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina da Nicosia a Santo Stefano, compreso fra l'abitato di Mistretta e la spiaggia di Santo Stefano, della lunghezza di m. 20,584.49, per la presunta annua somma di lire 19,224. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale suindicata, compreso fra Salicà e Milazzo, della lunghezza di m. 17,590, per la presunta somma di L. 12,462. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 900, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riparazione e manutenzione delle opere d'arte del porto di Baia, per il presunto importo di L. 55,000. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva lire 5500, ambedue in denaro o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamente dell'appalto dei lavori di escavazione del Canale di grande navigazione del porto di Malamocco al R. Arsenale di Venezia, in diminuzione dell'importo di L. 771,208.36, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 50,000, cauzione definitiva L. 100,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia, la costruzione del ponte-cavalcavia dello Zerbo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Iniziatasi anche quest'anno dal sig. comm. Mattia Massa, Direttore dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, la sottoscrizione seguente colla generosa offerta di L. 50, facciamo luogo alla pubblicazione del primo

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

Comm. ing. Mattia Massa, L. 50; Sicbaldi C., Bologna, 2.50; Rimoldi L., Milano, 2; Barbarich P., id., 1; Pirola C., id., 1, Smolka A., id., cent. 50; Butti G., id., 1; Papa G., Torino; 2; Barbavara comm. A., Milano, 10; Bonazzi cav. L., id., 3; Rossi cav. E., id.. 3; Vismara P., id., 3; Cereda A., id., 3, Mayr O., id., 3; Miretti T., Torino, 2; Pellai P., id., 1.50; Chiaffrino C., id., 1; Fea F., id., 1; Lazzarini F., id., 1; Malatesta F., id., cent. 50; Kossuth ing. Luigi, Torino, 10; Perego P., Verona, cent. 50; Maroni cav. ing. Marco, Milano; 10; Rossi ing. F., id., 5; De Seras ing. C., id., 5; Maroni dott. G., id., 5; Pardon L., id., 5; Tizzoni A., id., 2; Magelli P., Montegrotto, 1; Blumenthal comm. A., 5; Fenolio comm. avv. B., 5; Paladini comm. C., 5; Benazzo cav. ing. E., 5; Tortarolo cav. ing. P., 5; Medin comm. conte S., 5; Belgiojoso conte A., 3; Cavagliano P., 2; Gittardi P., cent., 1; Drosso S., Torino, 10; Richard C., id., 3; Monti M., id., 3; Cervesato C., id., 3; Rosay F., id., 3; Castelli G., id., 2; G. B. Basadonna, id., 2; G. Soave, id., 2; G. Cini, id., 1; G. B. Ballauri, id., 1; P. Giordana, id., 1; Rocca G., id., 1; Novelli G., id., 1; L. Vismara, id., 5; Tiboldi F., id. 5; Foa G., id., 3; Ninfapriuli C., id., 2; Monti E., id., 3; S. Costa, id., 5; Zanelli, id., 2; C. Peghini, id., 3; Sciotti M., id., 1; C. Donat-Cattin, id., cent. 50; S. Borghi, id., cent. 50; Arici L., id., 1; Roissard di Bellet, id., 2; Guglielmo G., id., cent. 50; Ventunni, id, id. 50; G. Monseranto, id., id. 50; Fusari, id., id. 30; Reale V., id., 2; Righetti V., 1; S. Calabi, id., 1; Molesini A., id., cent. 50; Lodi G., id, 1; Savinelli G., id., 1; Farina M., id., cent. 50; N. N., id., id. 20; N. N., id., id. 20; G. G., id., id. 50; N. N., id., id. 20; N. N., id., id. 25; N. N., id., 1; N. N., id., cent. 20; Calestini, id., id. 20; Aschero M., id., 1; Rossi A., id., cent. 25; N. N., id., id. 50; Salomone S., id., id. 50; P. Piatti, id., 1; N. N., id., cent. 30; Lava L., Lagnasco, 2; Caldi E., Alessandria, 2; Boeri L., id., cent. 50.

Totale . . . L. 257.10

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	440,729.76	301.87
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	550,499.77	380.71
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	— 109,770.01	— 78.84
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,450.08	23,282,859.88	16,056 26
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	23,119,548.53	15,988 62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 4,08	+ 163,311.35	+ 67.64
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	241,489.73	182.39
Settimana corrisp. nel 1880.	1,220.00	229,257.91	187.92
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+104 00	+ 12,231.82	— 5.53
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,299.05	10,686,203.96	8,226.17
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,177.89	8,785,696.99	7,458.84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+121.16	+1,900,506.97	+ 767.33

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,104,69	14,214,69	10,575,10
Piccola Velocità	8,489,57	531,57	3,220,20
Totali . . .	42,591,26	14.746,26	13,795,30

Strade Ferrate Romane

42ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *settembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	626,371.35	19,429.37
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	656,393.58	20,416.42
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	30,022.23	987.05
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 settembre 1881	1,681	25,978,745.07	19,186.51
Periodo corr. 1880	1,681	24,056,626.04	17,815.61
Aumento	—	1,922,119.03	1,370.90
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di agosto 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,400.55	36,002.22	4,444.06	49,846.83
Bagagli e cani . .	135.60	735.76	100.43	971.79
Merci a grande vel.	811.85	5,54'.83	754.27	7,107.95
Merci a piccola vel.	8,821.01	35,709.63	4,911.75	49,442.39
Introiti diversi . . .	490.77	1,071.97	380.13	1,942.87
Totale . . .	19,659.78	79,061.41	10,590.64	109,311.83

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del secondo semestre 1881 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 33, a cominciare dal 5 gennaio prossimo

In **Firenze**
» **Torino**
» **Roma**
« **Genova**
} presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

» idem » la Cassa Generale.
» idem » la Cassa di Sconto.
» **Milano** » la Banca di Credito Italiano.
» **Parigi** » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 22 *dicembre* 1881.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo estrarre dalla cava *del* Collechio posto fra i Chilom. 172 e 173 della linea Maremmana, i materiali occorrenti per la fornitura di

6500 metri cubi di pietrisco e per la costruzione di
5000 metri lineari di muri a secco,

apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere *all'accollo* suddetto.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di S. M. Novella) e presso l'Ingegnere Capo della 3.a Sezione residente in Roma (Stazione Centrale).

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 3 Gennaio 1882. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per materiali da estrarsi dalla Cava del Collecchio.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minor offerente e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario Governativo.

Firenze, 15 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	58,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	16,900	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	270,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	110,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	323,500	»
GHISA da rifondere	»	138,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	1,200	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
CRINE usato	»	2,200	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi, fuori servizio . . .	»	2,500	»
ASSI montati per tender, fuori servizio, N. 5	»	6,000	»
Detti per locomotive id. N. 3 . .	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **17 gennaio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ R. RUBATTINO E COMP. DI GENOVA

Col 31 dicembre corrente le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della cedola n. 15, per il trimestre scadente il 31 di questo stesso mese, in
L. 15 oro per le Obbligazioni tipo oro, ed in
» 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta:

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Genova*, idem idem
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Id.* » la Banca Generale.
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano.
» *Ginevra*, » i signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel*, » i signori Pury e Comp.

N.B. Il pagamento a Ginevra ed a Neuchâtel delle L. 15 in moneta legale italiana, per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e Bomp., e Pury e Comp.

Genova, 21 *dicembre* 1881.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Essendo andata deserta l'Assemblea generale straordinaria convocata pel 14 corrente, i signori Azionisti della Società suddetta sono convocati pel giorno 3 gennaio 1882 alle ore 1 pomeridiana ad una seconda Assemblea generale straordinaria negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza San Carlo, N. 5.

Ordine del Giorno:

1. Nomina del Presidente provvisorio.
2. Nomina del Presidente definitivo, di due scrutatori, e di un Segretario.
3. Relazione e proposte relative alle modificazioni agli Statuti Sociali.
4. Elezione di due Revisori dei Conti per l'esercizio 1881 in rimpiazzo di due resisi dimissionari.

N.B. Le modificazioni che si propongono agli Statuti Sociali sono ostensibili ai Signori Azionisti presso la Direzione della Società a tutto il corrente, nelle ore d'Ufficio dei giorni non festivi.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 9 dello Statuto per ottenere il biglietto di ingresso alla sala dell'adunanza, dovrà essere effettuato presso la Cassa della Società nei tre primi giorni che precedono quello dell'Assemblea, e non più tardi delle ore 4 pomeridiane del giorno 2 gennaio 1882.

Torino, il 17 dicembre 1881.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 17 dicembre 1881, N. 293.

SOCIETÀ

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 2 gennaio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1º marzo 1877 al 1º settembre 1881 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi delle ammortizzazioni scadenti il 1º gennaio 1882 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 78,850 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1º luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,779 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,751 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1º gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 66,565 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,092 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1º maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 123,620 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 2 gennaio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1º gennaio 1882 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,604 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,599 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi e le ammortizzazioni scadenti il 1º gennaio 1882 di N. 35,575 Obbligazioni serie C della Strada Ferrata Asciano-Grosseto, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando da 22 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, nº 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 antim. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B e C delle SS. FF. Centrale-Toscana ed Asciano-Grosseto
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0)	L.	1.08	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo).	»	0.25	0.17	0.28
In tutto . . .	L.	1.33	1.20	2.—
Così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	9.17	6.30	10.50

VI. All'effetto poi che i possessori di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie

C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C delle Strade Ferrate *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie

C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto* di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra, Bruxelles, Francforte s₁M* e *Ginevra,* e per la serie

D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s₁M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1º I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia,* dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze delle Cartelle estratte e dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2º Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni C D_1 e D_2 delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, o secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del Tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3º Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto,* i cui possessori hanno diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale,* da due distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi, e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che le Cartelle ed i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione *dell'aggio,* delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento *diretto da* questa Cassa sociale.

Firenze, 15 dicembre 1881.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXIV di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XXIII sorteggio*, avvenuto il 1° ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliàre Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, 16 dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 23 gennaio 1882 alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **ottava** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavalermaggiore-Bra**, ed alla **sedicesima** estrazione **a** sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1882, sono di 25 Azioni e di 85 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1882.

Milano, 11 dicembre 1881.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola XXIII (Coupon) di L. 12.50

delle Azioni vecchie per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.
} al cambio che sarà ulteriormente stabilito.

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte al* 12° *sorteggio* del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti Sociali.

Ai portatori di Certificati interinali di Azioni di nuova emissione (1881) sarà inoltre pagata in L. 2.95 la Cedola N. 1 per interessi 5 0[0], a detta epoca; sulle L. 250 importo del 1° e 2° versamento.

Firenze, 16 dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente